

« TRACES, FINANCEMENT »

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, Président
Mme Sophie ALLAIN, M. Yves DESROUSSEAU, Mme Galiène COHU, M. Alain MECHINEAU

MAITRES D'OUVRAGE :

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE
M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE
M. CHRISTOPHE LEFEVRE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

INTERVENANTS :

M. MICHEL RIGOLLET, MAIRE DE MÉRIEL :	4
M. PATRICK BARBE, MAIRE D'HERBLAY :	7
M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAZE :	8
M. ROLAND GROS, PREMIER ADJOINT AU MAIRE D'ÉRAGNY, CHARGÉ DE LA VIE URBAINE ET DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE :	9
M. JACQUES FEYTE, MAIRE DE NEUVILLE-SUR-OISE :	12
M. GÉRARD RUTAUULT, MAIRE DE MAURECOURT :	13
M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHÈRES :	14
M. PIERRE JOUATTE, HABITANT DE MAURECOURT :	16
M. JEAN VILLEMAGNE, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION PROFILE :	20
M. PATRICK DEVERGIES, CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE VERSAILLES :	22
M. DANIEL LOUVET, ASSOCIATION DE PROTECTION DES SITES ORGEVALAIS :	23
M. JEAN-MICHEL COUPANNEC :	25
M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRÉSY :	26
M. DANIEL SCHALK, MAIRE DE CARRIÈRES-SOUS-POISSY :	29
M. EMMANUEL LAMY, MAIRE DE SAINT-GERMAIN :	30
M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRÉSY :	32
M. PIERRE CARDO, DÉPUTÉ-MAIRE DE CHANTELOUP :	33
M. YANNICK TASSET, MAIRE D'ORGEVAL :	37
M. JEAN-PIERRE HOULLEMARE, MAIRE DE TRIEL :	38
M. PIERRE MORANGE, DÉPUTÉ MAIRE DE CHAMBOURCY :	39
M. IAN ROBERTSON, ANDRÉSY QUALITÉ POUR TOUS :	42
M. SÉBASTIEN LANZA, SPIM, POISSY :	45
M. PIERRE-EMILE RENARD, LES AMIS DE LA FORÊT :	48
M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. 184 :	49
M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE SAINT-OUEN-L'AUMÔNE :	50
MME MARIE SARGER :	54
MME MARILYNE CHIVÉ, CARRIÈRES-SOUS-POISSY :	55
MME CHRISTIANE SCHMITZ, POISSY :	55
MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :	56
M. DESCHAMPS, ORGEVAL :	59
M. MICHEL KLASSEN, REPRÉSENTANT DU GROUPEMENT D'ASSOCIATIONS DE HERBLAY :	60
MME ARLETTE CAILLAUD, POISSY :	62
M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT MAURECOURT :	63
M. PHILIPPE LAVILLE, ANDRÉSY REPRÉSENTANT D'UN COMITÉ DE QUARTIER AUX BORDS DE L'OISE À LA LIMITE DE MAURECOURT ET D'ANDRÉSY :	64
Mme FURLING :	65
M. MICHEL AGNOLA, POISSY :	68
M. CLAUDE LOISEAU, AUT :	70

La séance est ouverte à 20 H 45 sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Le débat d'aujourd'hui va examiner précisément quelles sont les grandes options des tracés, leur consistance ; faire une analyse coût/avantages des différentes solutions en présence ; dresser leurs bilans socio-économiques ; et finalement discuter des questions de financement et de la question maintes fois évoquée de l'opportunité d'un péage.

Le 27 juillet, la Commission Particulière du Débat Public remettra aux côtés du Président de la Commission Nationale son rapport sur le débat de prolongement de la Francilienne.

Ensuite, le Ministre, que nous appellerons le décideur, devra prendre une décision dans les trois mois sur l'opportunité de donner suite au projet et les grandes options qu'il retiendrait, s'il décidait d'y donner suite. Le rapport que nous allons produire retracera tous les arguments et les échanges intervenus au cours du débat pour lui permettre de prendre cette décision en toute connaissance de cause, après avoir entendu tout le monde.

Pour ce faire, nous avons mis en place le dispositif que vous connaissez bien maintenant. Les réunions de proximité d'abord nous ont permis de recueillir sur le terrain le vécu des habitants de la zone d'étude, à la fois sur les problèmes à résoudre et sur ce que pourrait apporter un éventuel prolongement de la Francilienne, mais aussi sur les difficultés de réalisation dans les diverses hypothèses envisagées.

Elles nous ont permis aussi de mieux cerner certaines problématiques plus générales, ce qui a conduit certains acteurs du débat à proposer des solutions alternatives, plus ou moins novatrices, par rapport aux tracés soumis au débat par le maître d'ouvrage.

Nous avons ensuite eu des réunions thématiques qui nous ont permis de débattre d'un certain nombre de points essentiels quant à l'opportunité même du projet : quelles sont les perspectives de développement de cette région de l'Île-de-France qui pourraient justifier un accroissement des besoins de déplacements ?

Existe-t-il des moyens autres que la route permettant d'y faire face, au moins en partie ? Cela nous a conduit à examiner l'intermodalité.

Et enfin, que valent les méthodes de prévisions de trafic utilisées à des horizons assez lointains par le maître d'ouvrage ?

Cela nous a permis également de discuter d'autres types d'enjeux tels que la sécurité routière, et surtout des contraintes qui pèseraient sur le projet, qu'il s'agisse de l'insertion dans le paysage, du respect de l'écosystème, de la ressource en eau potable, des principes de lutte contre les inondations, des nuisances et des risques sanitaires (le bruit, la pollution de l'air etc.).

Ce soir, nous abordons un nouveau chapitre qui sera le dernier de ces réunions thématiques. Il s'agira de discuter des grandes options envisageables : tracés et consistances, d'analyser leurs coûts et leurs avantages, de dresser leurs bilans socioéconomiques et de parler de financement et de péage.

Comme vous le voyez, le programme ce soir est extrêmement chargé et nous avons pensé que, sans en aucune manière vouloir retirer le droit de parole à la salle, il était souhaitable d'entendre sur ces sujets les maires, ou leurs représentants, des différentes communes intéressées à ces différents tracés.

Bien entendu, les associations auront la parole et la salle pourra prendre la parole, mais si vous le permettez, je donnerai exceptionnellement ce soir la priorité aux élus qui vous représentent et qui, je crois dans l'ensemble, vous représentent plutôt bien. Mais vous aurez la parole aussi, n'ayez pas d'inquiétude.

Nous allons procéder de la façon suivante : d'abord, nous allons aborder un certain nombre de questions préliminaires sur lesquelles je voudrais qu'on soit plus clair.

La première étant : faut-il continuer à parler du tracé Nord-Ouest ?

Ce tracé Nord-Ouest avait été présenté lorsqu'il avait été décidé de surseoir à la décision prise en 1997 concernant un fameux tracé, dont nous aurons l'occasion de parler.

La Commission Nationale du Débat Public, bien que l'État ait considéré suite à un audit que ce tracé n'était pas pertinent au regard des objectifs, a souhaité qu'il soit quand même soumis au Débat, parce que nous avons pensé que beaucoup de personnes, de bonne foi d'ailleurs, pouvaient considérer que c'était une alternative valable et qu'il n'y avait pas lieu de la cacher.

Nous avons eu sur ce tracé Nord-Ouest beaucoup d'échanges, notamment à Gargenville, Auvers-sur-Oise, et tout récemment à Mériel. Ce que nous avons entendu nous donne le sentiment que ce tracé, conformément à l'impression première qui avait été évoquée par l'État, ne répond pas raisonnablement bien aux objectifs du prolongement de la Francilienne.

Monsieur DEBARLE, pouvez-vous développer en quelques mots ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Pour nous, le tracé violet doit être considéré en fonction des objectifs qui étaient assignés au prolongement de la Francilienne et qui répondent aux besoins suivants :

- la liaison des pôles régionaux entre eux : si la longueur de ce prolongement le pénalise, puisqu'on voit bien que le trafic qui serait sur ce prolongement par le tracé violet, s'il était réalisé, atteindrait au maximum 80 000 véhicules par jour, alors que pour les autres tracés qui se situent dans le fuseau Sud-Est, on a un trafic plus important, de l'ordre de 100 000 véhicules ;
- la manière dont il doit desservir les zones d'activité économique : on voit bien que la plupart des zones d'activité économique sont plutôt dans le fuseau Sud-Est, donc le tracé violet ne répond pas non plus à cet objectif ;

- enfin, en ce qui concerne le délestage des routes qui sont proches de l'objectif, et notamment la RN184, les études de trafic ont montré que la RN184 était bien moins déchargée dans le prolongement de la Francilienne si c'était le tracé violet qui était adopté.

En ce qui concerne les riverains qui sont à proximité du tracé, il y a autant de riverains dans la bande des 500 mètres à proximité du tracé violet que du tracé bleu, environ 15 000 personnes, et en ce qui concerne l'insertion dans les paysages, l'insertion dans le Parc Naturel Régional du Vexin n'est pas plus simple que l'insertion dans d'autres secteurs du fuseau Sud-Est

(Huées).

C'est donc pour cela et en fonction de ce que nous avons entendu dans les réunions de proximité qu'a citées le Président Jean BERGOUGNOUX, pour l'instant, par rapport à ce qui a été écrit dans le dossier, que l'État n'envisageait pas de prendre l'initiative de la réalisation de ce prolongement selon le tracé violet, nous n'avons pas entendu d'arguments susceptibles de proposer au Ministre un changement d'avis.

(Huées).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je précise immédiatement que ceci n'enlève rien à l'intérêt du projet dit C13-F13 qui relève d'une autre logique.

Quoi qu'il en soit, vous verrez dans la suite de cette réunion, que le maître d'ouvrage a malgré tout fait les calculs de rentabilité socioéconomique relatifs à ce tracé violet et on en reparlera tout à l'heure.

Le deuxième point que je voulais évoquer, c'est la conviction, qui a été partagée lorsque nous avons tenu une réunion de proximité à Mériel, que le prolongement de la Francilienne commence à Mériel, et non pas à Méry.

Est-ce que Monsieur DEBARLE veut nous dire un mot des dispositions sommaires qui pourraient être envisagées, sans entrer dans les détails ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Compte tenu du fait que le Conseil Général du Val d'Oise a réalisé un morceau de la Francilienne qui aboutit à Mériel et que le projet démarre en fin de tracé violet à Mériel, au niveau de Méry, il reste à traiter, ce qui n'était pas noté dans le dossier initial, un tronçon d'environ 4 kilomètres, situé entre Mériel et Méry.

Au début du débat, ce tronçon ne faisait pas l'objet d'une étude particulière mais depuis nous avons regardé ce qu'il était possible de faire. Compte tenu de l'accroissement de trafic susceptible de se produire sur ce morceau de tronçon, il faut revoir sa configuration et notamment les protections acoustiques qui seront réalisées le long de ce tracé de 4 kilomètres. Pour 4 kilomètres, cela peut représenter un coût de travaux de l'ordre d'une centaine de millions d'Euros.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je vous propose d'entendre le Maire de Mériel.

M. MICHEL RIGOLLET, MAIRE DE MERIEL :

Je ne sais pas si tout le monde ici situe la commune de Mériel, mais je voudrais dire que nous avons un passé important en matière de circulation. Peut-être vous rappelez-vous l'ancienne A122, qui faisait environ 6 à 7 mètres de largeur entre les maisons et sur laquelle passait 20 000 véhicules par jour ? Je vous laisse imaginer. J'ai pris il y a vingt-cinq ans une commune quasiment sinistrée.

Je comprends bien que c'est pour cela que vous n'en voulez pas, mais vous ne pourrez pas me taxer de botter en touche et je vais vous expliquer pourquoi c'est plus simple.

DANS LA SALLE : PAS D'AUTOROUTE !

A Mériel, on est concerné par l'ensemble des tracés.

(Huées).

C'est une façon de voir les choses, mais je peux vous dire qu'on est concerné par l'ensemble des tracés, ce qui veut dire que, comme je viens de vous le dire, je ne botte pas en touche, je prends en considération tous les problèmes rencontrés. Imaginez une seule seconde que vous ayez un tunnel de 4 kilomètres qui passe sous votre centre ville historique !

Le deuxième point c'est qu'aujourd'hui nous avons déjà le trafic qui correspond à la Francilienne, sachant que la Francilienne s'arrête en amont en réalité de Mériel, c'est-à-dire en limite de Villiers Adam – Mériel. Nous avons donc ce trafic sans aucune protection aujourd'hui et sans aucune sécurité. Tous les habitants du haut de Mériel subissent jour et nuit un bruit sur lequel on a fait réaliser des études, qui est de l'ordre de 60 et au-delà de 60 dB. Je ne vous parle pas de vos problèmes particuliers... *(huées)* laissez-moi terminer. Je crois que c'est important de prendre en considération un certain nombre d'expériences aussi pour essayer de trouver des solutions qui soient les meilleures. C'est ce qui me paraît important.

Il serait beaucoup plus productif, c'est ce que j'ai essayé de faire lors de la réunion qui s'est déroulée à Mériel et lors d'autres réunions, de trouver des solutions, d'apporter des éléments ; c'est ce qui me paraît le plus important et non pas d'être contre tout, de se battre sur tout. Je sais de quoi je parle parce qu'à Mériel, on connaît bien les problèmes routiers. Cette infrastructure doit bien passer quelque part et nous acceptons qu'elle passe, par la force des choses, sur notre commune et pour les cinq tracés sans exception.

(Applaudissements).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Votre demande sur le principe est prise en considération, mais bien entendu, il faudra ajuster tout cela.

Je souhaiterais maintenant que le maître d'ouvrage expose très brièvement un certain nombre de variantes qu'il a envisagé éventuellement d'apporter aux tracés qu'il avait soumis au Débat, suite aux réunions de proximité.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Pendant les réunions de proximité et les réunions thématiques, nous avons enregistré un certain nombre de demandes -il ne s'agit pas de dire qu'elles faisaient consensus- et afin d'être totalement éclairés, nous les avons chiffrées. Je vais donc vous donner les coûts de ces différentes variantes, tronçon par tronçon, sur les quatre tracés du fuseau Sud-Est. C'est un exposé tout à fait factuel, cela ne veut pas dire que ces variantes seront reprises, c'est surtout pour apporter un ensemble d'informations.

En ce qui concerne le tronçon N1, la partie nord du tracé rouge :

Celui-ci était estimé au lancement du débat à 550 millions d'Euros. Nous avons entendu plusieurs choses, la première sur l'éloignement de ce tracé par rapport au lotissement des Grouettes à Pierrelaye au niveau du ru de Liesse. C'est un éloignement qui peut être fait pour passer de l'autre côté du méandre du ru de Liesse donc beaucoup plus loin des pavillons. Ce déplacement de tracé peut se faire en passant légèrement sur Saint-Ouen-l'Aumône, sans surcoût a priori.

Ensuite, lorsque l'on a traversé l'autoroute A15 (je rappelle qu'on passe sous l'autoroute et sous la voie ferrée), à l'arrivée sur Herblay, il a été pris en compte l'inquiétude des habitants du lotissement des Buttes Blanches, que ce soit en termes de pollution ou de nuisances sonores. Il était prévu à ce niveau une tranchée semi-couverte avec une seule voie couverte. La couverture totale au niveau du lotissement des Buttes Blanches pourrait se faire en faisant une couverture sur un peu plus de 500 mètres de long, ce qui représente un surcoût de 50 millions d'Euros.

Enfin, dans la traversée du Bois de Chasse-Marées à Éragny, s'il fallait supprimer l'ouverture qui se trouve au milieu de la tranchée couverte dans Éragny, cela représenterait un surcoût d'environ 10 millions d'Euros.

En ce qui concerne le tracé N2, le Nord du tracé bleu :

Il était également estimé à 550 millions d'Euros au début du débat. La préservation des carrières d'Herblay, qui sont un patrimoine important et on a vu combien les Herblaysiens y étaient attachés, peut se faire en passant à côté, nous avons eu la communication du plan de la partie des carrières la plus importante et qui peut être visitable, avec un surcoût d'environ 20 millions d'Euros.

Se pose la question du franchissement de la Seine au niveau du coteau du Gaillon, puisque ce franchissement forcément a un effet sur le paysage. S'il s'agissait de passer sans pont, c'est-à-dire en tunnel sous la Seine, le surcoût serait de 280 millions d'Euros.

Enfin, à son arrivée sur Achères, on a vu que le tracé bleu tel qu'il était prévu ne permettait pas à la ville d'Achères de développer ses zones d'activité économique. Pour préserver ces zones, il est nécessaire de dévier assez largement le tracé initial bleu pour le faire passer sous l'Étang du Corra et rejoindre au niveau de la N184. Ce serait un surcoût de 250 millions d'Euros.

En ce qui concerne le tracé N3, qui est l'aménagement de la N184 sur le site existant :

Pour réduire le bruit dans la traversée d'Éragny, il s'agirait de passer dans les parties urbanisées avec une tranchée couverte. Le surcoût est d'un peu plus de 200 millions d'Euros.

Pour ce qui est de la partie centrale de l'ensemble des tracés :

Dans la partie centrale du tracé rouge, tracé C1, au niveau de Neuville-sur-Oise, il est possible de passer sous le RER et donc de le recouvrir à ce niveau-là : le surcoût est de 110 à 120 millions d'Euros.

Pour mieux insérer le passage dans la Plaine de Maurecourt, il est possible de continuer la pente quand on descend sur le Pont et de passer sous la RD55 plutôt qu'au-dessus, pour un surcoût d'environ 15 millions d'Euros.

Dans les Coteaux de l'Hautil, le changement de protection du lotissement des Charvaux à Andrésy avec une tranchée couverte comme aux Buttes Blanches à Herblay entraînerait un surcoût d'environ 50 millions d'Euros.

La fermeture de la tranchée couverte au niveau d'Andrésy-Chanteloup représenterait également environ 10 millions d'Euros.

A Chanteloup, la prolongation de la tranchée couverte de 250 mètres au sud de la voie ferrée, pour éloigner la sortie de ce tracé notamment de la Zac de la Noé, représenterait un surcoût d'environ 40 millions d'Euros.

Le coût du tronçon C2 qui va d'Éragny à Achères et traverse essentiellement Conflans, était estimé initialement à 150 millions d'Euros. Il serait possible techniquement de réaliser une tranchée couverte au niveau des zones urbanisées de Conflans, entre la RD203 jusqu'à la voie ferrée et le surcoût à prendre en compte serait dans ce cas d'environ 150 millions d'Euros.

On bute à ce niveau-là sur la voie ferrée qui est très enfoncée et si on voulait un autre type de protection, cela impliquerait de partir de la RD203 et pour éviter la voie ferrée, de passer sous la Seine, on partirait en tunnel au niveau de la RD203 pour ressortir à Achères au niveau de la RD30 et dans ce cas, le surcoût serait de 350 millions d'Euros environ.

En ce qui concerne le tronçon C3, le contournement d'Achères, il est possible pour préserver la zone d'activités d'Achères de prolonger la tranchée couverte au Nord la ville d'Achères avec un surcoût de 50 millions d'Euros. Si on veut traiter d'une autre manière le franchissement de Seine, cela peut se faire par un passage en dessous du niveau de la Seine avant de rejoindre la boucle de Chanteloup et dans ce cas le surcoût serait légèrement inférieur à 150 millions d'Euros.

Le tronçon S1, tronçon sud du tracé rouge, avait un coût initial de 400 millions d'Euros. Il est possible d'éloigner ce tronçon de la partie des habitations de la ville de Carrières-sous-Poissy sans surcoût perceptible.

Nous avons vu ensuite que le passage au sud ne nous permet pas de présenter aujourd'hui d'autres variantes, compte tenu à la fois des pentes pour remonter sur Orgeval, et de la présence des captages d'eau potable de Poissy.

La partie sud du tracé bleu, le tronçon S2, dans la Forêt de Saint-Germain était prévue en tunnel. Ce tronçon peut être décalé davantage des habitations à la fois d'Achères et de Poissy et être amélioré dans ce sens. On a signalé à ceux qui avaient émis l'idée que l'on pouvait passer en tranchée couverte plutôt qu'en tunnel, que nous aurions dans ce cas-là une moins-value d'un peu plus de 300 millions d'Euros.

En ce qui concerne le tracé S3, la partie sud du tracé noir proposée passait au niveau du sol et on a vu lors de la réunion thématique sur le paysage qu'il pouvait y avoir une proposition transformant la RN184 en tranchée couverte. Dans ce cas, le coût passerait de 700 millions d'Euros à 1,250 milliard d'Euros, soit un surcoût de 550 millions.

Enfin, en ce qui concerne un débouché au sud, non pas au niveau de l'échangeur d'Orgeval mais plutôt en haut de la Côte d'Orgeval : il n'y a pas énormément d'endroits pour passer parce qu'à partir de ce moment-là on serait en tunnel ou en tranchée couverte, mais surtout en tunnel, et donc nous avons des problèmes de pente maximum pour qu'en cas d'incendie, on n'ait pas une propagation de feu trop rapide, nous serions obligés de remonter jusqu'en haut de la Côte d'Orgeval, avec un tunnel de 4 à 5 kilomètres de long. Le coût de ce tunnel est estimé à 600 millions d'Euros.

Voilà donc l'ensemble des modifications qui ont été chiffrées.

(Huées).

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Les réactions de la salle me conduisent à compléter notre panel, est-ce que Monsieur Alain OUTREMAN voudrait venir nous rejoindre ? Est-ce que Monsieur Jacques FEYTE voudrait nous rejoindre également ? Messieurs les élus, je vous propose de nous donner vos réactions sur les propositions d'amélioration qui ont été envisagées et plus généralement sur la problématique des tracés dans la commune vous concernant.

M. PATRICK BARBE, MAIRE D'HERBLAY :

Je constate qu'on joue aussi facilement avec les millions d'Euros qu'avec les riverains de tous ces tracés. Plusieurs fois des choses incompatibles ont été dites : qu'on était pour le bouclage de la Francilienne, d'une vraie Francilienne, que c'était pour améliorer la vie économique, la vie des riverains, mais qu'on ne voulait pas embêter la vie des riverains ; c'est difficile.

On a dit aussi qu'on voulait protéger les paysages, la coulée verte, les bords de Seine pour ce qui concerne ma commune, mais c'est valable pour toutes les autres communes, je dis : « *chacun son boulot* ».

Moi, Maire, je dois défendre mes riverains, mon patrimoine, mes paysages, le Ministre doit trouver une solution, c'est son boulot. On a éliminé le tracé violet avec une désinvolture extraordinaire.

(Applaudissements).

Je pense qu'il y a la place de relier Cergy-Pontoise à Saint-Quentin en Yvelines, sans aller dans le goulot d'étranglement d'Orgeval. Je sais très bien que toutes les communes qui verront le tracé chez elles raisonneront comme je raisonne en ce

moment bien sûr, mais je pense qu'on peut rester proche de la ville de Cergy-Pontoise par le Nord et aller à Saint-Quentin.

Voilà l'essentiel de ce que je voulais dire et nous sommes, à Herblay, très motivés, très unis avec un regroupement de quatorze associations. Nous avons déjà pris une délibération unanime du Conseil Municipal et nous en reprendrons une jeudi prochain. Nous avons fait voter à l'intercommunalité la même chose, mais ce n'est pas facile.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur le Maire, nous allons donner la parole à Michel VALLADE, votre voisin en quelque sorte.

M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAYE :

Je ne voudrais pas retomber dans ce que vient de dire Patrick BARBE, mais néanmoins il y a beaucoup de choses sur lesquelles je m'inscris complètement.

Je rappellerai qu'à Pierrelaye, le 11 juin, une grande manifestation a été organisée contre les deux tracés qui concernent notre commune : le tracé rouge et le tracé bleu.

Je rejoins aussi Patrick BARBE : je suis sidéré, en tant que Maire j'ai l'habitude de demander des crédits, de me battre pour obtenir de l'argent, souvent c'est très difficile. Là, d'un seul coup, tombent des millions d'Euros.

(Applaudissements).

Franchement, je m'interroge pour savoir sur quelles enveloppes on les prend, est-ce qu'effectivement on va les prendre sur l'amélioration des transports en commun, qui me paraît être aussi une nécessité ?

Lorsqu'on parle du tracé rouge, la commune de Pierrelaye est sous les vents dominants, je vois qu'il y a effectivement une idée un peu de l'écarter de la commune, néanmoins je suis inquiet dans la mesure où tous les vents d'ouest vont nous ramener les pollutions, les micro particules, le monoxyde de carbone, le ronronnement permanent de l'autoroute.

On nous parle toujours de logique économique, mais il y a une logique qui n'est jamais prise en compte, c'est la logique sanitaire.

(Applaudissements)

DANS LA SALLE : ON N'EN VEUT PAS !

M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAYE :

Dans ce secteur-là, nos populations subissent déjà beaucoup de pollutions et de nuisances : les nuisances de Roissy, les nuisances de l'A15. A un moment donné, cela suffit d'avoir toujours des nuisances supplémentaires.

L'autre itinéraire qui nous pose un énorme problème, c'est l'itinéraire bleu qui passe à l'Est de la ville. Cet itinéraire vient complètement « foutre en l'air » toutes les réalisations qui ont été faites au cours de ces dernières années. Il passe à côté de lotissements, à côté d'un collège qui vient d'être construit il y a moins de dix ans, à

côté d'un gymnase, au milieu du Parc des Sports. Il remet en cause toute la qualité de vie de la commune. De plus, alors qu'on se bat depuis des années pour maintenir une ceinture verte régionale avec une liaison verte vers la Forêt de Saint-Germain, cet itinéraire coupe en deux la plaine agricole. Cela veut dire que demain c'en est terminé de la plaine agricole.

Je me demande même si ce n'est pas l'autoroute, avec le tracé bleu, qui constituera la frontière de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise.

De plus, on a fait des choix, nous, d'intercommunalité tournée vers le Parisien, cela remettrait complètement tout en cause.

Nous sommes opposés à l'itinéraire rouge que l'on vient d'indiquer, mais nous sommes également farouchement opposés à l'itinéraire bleu.

Je voudrais également -et mon collègue d'Éragny s'efforcera je suppose de me répondre- parler de la manière dont la question est posée dans le référendum d'Éragny. En faisant choisir la population d'Éragny sur l'ensemble des itinéraires, on peut penser que d'une manière légitime un certain nombre de gens risquent de voter pour l'itinéraire qui ne les concerne pas.

(Applaudissements).

Je me garderais, ne voulant pas renvoyer les problèmes des uns vers les autres, de faire une proposition de référendum où je proposerai plusieurs itinéraires dont l'un ne concerne pas les Pierrelaysiens, parce qu'il va de soi qu'effectivement ils risquent fort de faire comme tout le monde et d'opter pour l'itinéraire qui ne les concerne pas. Chacun fait comme il entend faire, mais je pense que c'est un peu fausser le débat que de faire le référendum de cette manière.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur GROS, vous êtes interpellés, vous avez la parole.

M. ROLAND GROS, PREMIER ADJOINT AU MAIRE D'ÉRAGNY, CHARGE DE LA VIE URBAINE ET DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE :

Après de nombreuses rencontres, débats, questions posées par les habitants, réunions de groupes thématiques, nous voici donc arrivés à l'avant dernière intervention publique avant le 6 juillet 2006, date du rendu du rapport de la Commission du Débat Public.

L'évolution des échanges et des explications données par le maître d'ouvrage à travers le débat public, conforte notre position déjà exprimée lors des réunions publiques précédentes : la ville d'Éragny subit actuellement le prolongement de la Francilienne tous les jours par une circulation déjà trop lourde et insupportable pour les riverains, c'est la RN184. Il y a sur le sujet abondance de chiffres, mais l'évaluation du trafic ne peut se résumer et se limiter au seul comptage des véhicules sur la RN184, et doit prendre en compte la circulation « en râteau » sur les voies adjacentes de la commune :

- en 2005, 50 000 véhicules par jour, dont 6 000 poids lourds sur la seule RN184, c'est aussi 20 000 véhicules par jour sur les voies communales parallèles :

Roger Guichard, Aviateurs Alliés, Ambassadeurs, Pincevents, Chemin Vert, Rue de la Marne et Chemin de Halage, sur les voies communales parallèles ;

- d'ici à 2020, ne rien faire comme le préconisent certains, conduirait inexorablement en 2020 à une circulation globale sur la ville de près de 110 000 véhicules par jour en plein coeur de ville, sur des voiries communales inadaptées à la circulation de transit.

Le pire, comme l'a souligné à maintes reprises Dominique GILLOT, Maire d'Éragny, serait de ne rien faire, car ce serait accepter que la RN184 soit le prolongement naturel de l'A104, c'est-à-dire l'état actuel non aménagé et non sécurisé, c'est-à-dire encore le tracé noir actuel.

En revanche :

- Comment expliquer aux Eragniens que la situation actuelle dramatique s'améliorera sans rien faire ?
- Comment expliquer aux Eragniens que la pollution restera la même ou mieux diminuera par les seules améliorations des véhicules à moteur, des carburants et des techniques ?
- Comment pouvons-nous accepter un tracé noir, véritable succession de points noirs, devenant ainsi une ligne pointillée noire et pour finir une ligne continue noire, bien sûr impossible à traverser, avec deux entrées de ville non aménagées, dont une est celle de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise et du Département, avec quatre carrefours à feux aux passages hyper dangereux et accidentogènes ?
- Comment pouvons-nous nous contenter de créer des murs anti-bruit tout le long de la RN184, ce qui reviendrait à créer une tranche ouverte non couverte, véritable faille autoroutière dans la ville ?
- Comment pouvons-nous proposer une tranchée ouverte couverte sur la RN184 sans dire comment nous allons réaliser les échanges entre les différents quartiers d'Éragny, sans dire comment nous allons réaliser la sécurisation des carrefours, sans dire comment nous allons aménager et sécuriser les deux entrées de ville, enfin sans dire comment on peut interdire le passage des poids lourds dans notre ville et comment peut-on oser nous proposer une autoroute avec une bretelle de sortie tous les 400 mètres dans la ville ?

Dans tous les cas, nous ne saurions accepter le tracé noir, quel que soit son mode de réalisation car il aboutirait en 2020 à une véritable autoroute dans la ville.

Le tracé proposé par Monsieur JOUATTE, c'est le tracé noir, ou plutôt un double tracé noir superposé en plein coeur de ville, on n'en avait pas assez d'un, il en faut un deuxième. C'est la réalisation d'une autoroute A104 en souterrain et d'une RN184 en surface, à proximité de 3 500 logements, soit 7 000 riverains, dans un espace de 50 mètres de large (de maison à maison) par endroits, par exemple entre le Quartier de la Danne et le Quartier de la Marne.

La proposition de Monsieur JOUATTE prévoit la réalisation de l'A104 avec deux fois deux voies, l'emprise actuelle de la RN184 ne permettant pas de réaliser deux fois trois

voies. Le maître d'ouvrage prévoit quant à lui sur l'ensemble des tracés proposés, rouge, bleu, vert, violet, la réalisation de deux fois deux voies élargissables à deux fois trois voies.

Le maître d'ouvrage peut-il indiquer si une autoroute deux fois deux voies dans la traversée d'Éragny présente une capacité suffisante pour absorber l'ensemble de la circulation de transit de la RN184 et des voies communales adjacentes ?

La proposition de Monsieur JOUATTE, c'est faire fi du travail réalisé depuis 2002 avec la CACP, le Conseil Général et la DDE pour l'aménagement immédiat de la RN184, dès 2007. Comment imaginer que ces aménagements pourront être réalisés à court terme si le choix de ce tracé est fait ? La proposition de Monsieur JOUATTE, c'est donc l'enfer de la RN184 pour les Eragniens au moins jusqu'en 2011, date annoncée de début des travaux du prolongement de la Francilienne. Et ensuite, l'enfer pendant cinq ans de plus, c'est-à-dire dix ans de sinistrose.

C'est cinq années de travaux, cinq nouvelles années d'enfer pour les Eragniens. La réalisation de cette proposition de tracé nécessite la réduction de la RN184 à deux fois une voie, une capacité insuffisante pour absorber les 50 000 véhicules qui empruntent aujourd'hui quotidiennement cette nationale. Les conséquences immédiates : c'est la voirie communale qui servira de voie de délestage, de déviation pendant la durée des travaux avec 40 000 véhicules environ par jour sur la voirie communale, et au fil des ans 70 000 à 100 000 véhicules. Le maître d'ouvrage peut-il nous indiquer si l'organisation d'un tel chantier est possible sur l'emprise de la RN184, limitée à 50 mètres de large de maison à maison par endroits ?

Enfin, c'est la réalisation de trois échangeurs en plein coeur de ville avec l'A15, le boulevard Charles de Gaulle et la rue de l'Ambassadeur, trois entrées et trois sorties d'autoroute avec les nuisances, pollutions sonores et atmosphériques qui vont avec, à proximité des Pincevents, de la Papeterie, de la Danne, des Villageoises, et de deux groupes scolaires.

En résumé la proposition de Monsieur JOUATTE, c'est un double tracé noir superposé :

- l'autoroute en tranchée couverte en plein coeur de ville, en plein coeur d'Éragny,
- un boulevard urbain limité à trois carrefours avec trois échangeurs sur une distance de 2,4 kilomètres,
- deux entrées de ville massacrées au lieu d'être aménagées comme nous le souhaitons, comme le souhaitaient la Communauté d'Agglomération, le Conseil Général et la DDE (conclusion, je vous le rappelle, du groupe de pilotage et de l'ingénieur général de la DDE du 29 novembre 2005).

Mais à Éragny, c'est l'avis des Eragniens qui compte.

Et conformément à l'engagement que Madame GILLOT et toute son équipe ont pris devant les électeurs en 2001 et 2002, nous organisons une consultation de tous les habitants le 25 juin prochain, parce que nous avons le respect de la parole donnée, parce que nous avons confiance dans l'expertise des citoyens d'Éragny, et que nous croyons à la démocratie participative, parce que l'avenir d'Éragny ne peut pas se

décider sans les Eragniens. C'est à eux de vous dire ce qui doit impérativement être refusé et ce qui peut collectivement être accepté.

C'est cette position, sortie des urnes, que nous défendrons à la clôture du Débat Public le 6 juillet prochain. Ne vous déplaie.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous allons passer la parole peut-être à Jacques FEYTE. Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. JACQUES FEYTE, MAIRE DE NEUVILLE-SUR-OISE :

C'est difficile pour moi de prendre la parole après les trois collègues qui sont là. Neuville-sur-Oise, lorsque l'on parle du tracé N1 par exemple, ou de celui de la RN184 requalifiée ou pas, parce qu'il n'y a pas de décision pour l'instant, et elle arrive au carrefour de la Norton et là on rentre sous la SNCF, sous les voies du RER, comme l'a dit Monsieur DEBARLE plus tôt, pour déboucher à MAURECOURT.

Seulement, on ne sait pas ce qui va se passer dans les Yvelines et je me garderais bien de prendre une quelconque décision sinon celle du Conseil Municipal et de la Commission A104 que nous avons créée en partenariat avec des associations neuvilloises, et des Neuvilleois qui ont voulu aider la municipalité à réfléchir sur ce dossier. Le passage par Neuville-sur-Oise est très difficile si on ne fait pas sortir sur les Yvelines. Le Conseil Général des Yvelines ne s'est pas non plus prononcé.

Je me garderais bien également de dire par où il faut passer à partir de la Norton parce que là aussi je vais entendre des sifflets. Seulement il y a une réflexion dont je voudrais vous faire part parce qu'on l'a faite autour de la table : aujourd'hui la RN184, Monsieur GROS l'a dit, c'est l'autoroute actuelle, c'est-à-dire que les Eragniens subissent tout ce qui se passe aujourd'hui avec cette nationale transformée en autoroute. Il y a sans doute quelque chose à faire, bien sûr, et c'est peut-être le résultat de cette discussion que nous avons –très amicale, je le souhaite– pour que nous ayons des idées, les uns et les autres.

Que va-t-il se passer si on fait une autoroute, quel que soit son tracé, dans douze ans ? On sait aujourd'hui que le prix du carburant augmente, on sait aujourd'hui que même avec l'effort technologique des moteurs pour réduire la pollution et la consommation, on n'y arrivera pas. Le prix du pétrole va aller beaucoup plus vite parce que les réserves s'épuisent.

Conclusion : il faudra utiliser le feroutage, le fluvial, et encore une fois, je me garderais bien de dire par où il faut passer. Il faut regarder les plates-formes multimodales, comment la vie va s'organiser dans quinze ans, vingt ans, voire trente ans. Nous ne serons peut-être plus là mais l'important pour nous c'est de penser à nos enfants.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je pense que Gérard RUTAULT, lui, a une idée sur l'endroit où il ne faut pas passer. Vous avez la parole, Monsieur le Maire.

M. GERARD RUTAU, MAIRE DE MAURECOURT :

C'est vrai que dans ce débat, beaucoup de choses ont été dites depuis l'ensemble des réunions publiques. Ce soir, mes collègues maires ont bien expliqué en fin de compte qu'ils ne veulent pas de ce tracé bleu et je crois que la population non plus.

Je me limiterai à parler de Maurecourt, il est vrai que le tracé qui va de Neuville à Maurecourt, Andrésy, Chanteloup pour aller à Carrières, est un tronçon un peu bizarroïde car il passe en pleine zone urbanisée et ne dessert aucune zone économique. On peut donc s'interroger sur l'efficacité d'un tel tronçon mais on en a longuement discuté déjà dans les réunions.

Toutes les personnes qui ont assisté à quasiment l'ensemble des débats ont l'impression que l'on redécouvre à chaque fois les mêmes choses et que l'on reedit à chaque fois les mêmes choses. Il faut absolument qu'aujourd'hui le Ministre, par la voix de Monsieur le Président et par la voix du maître d'ouvrage, entende bien qu'il y a un point très sensible sur cette infrastructure qui ne peut se décider qu'avec, je dirais, l'assentiment des populations.

Derrière ce questionnement, parce qu'on parle souvent du bouclage de la Francilienne, je serais assez d'accord avec mon collègue d'Herblay pour dire qu'il faudrait réfléchir à des solutions pour dans vingt ans. Est-ce que l'infrastructure que l'on veut mettre aujourd'hui dans notre région ne sera pas obsolète dans vingt ans ?

Je veux dire aussi que c'est un dossier très difficile pour les élus que nous sommes parce que nous ne sommes pas des techniciens, nous ne sommes pas des visionnaires, nous essayons de l'être mais c'est difficile, et on ne connaît pas l'avancée des technologies.

A Maurecourt, nous avons beaucoup travaillé, surtout Joël TISSIER et son équipe, sur la pollution et les nuisances en matière de santé, ce qui manquait dans le document du maître d'ouvrage. La pollution générée par les véhicules est une vraie préoccupation, même si on peut penser que dans quelques années les véhicules seront propres, mais ne va-t-on pas générer de nouvelles maladies ?

Ce débat de fond s'est vraiment engagé dans la dernière réunion thématique où il y avait, pour une fois, des gens très sérieux qui nous ont expliqué leur propre ignorance de savants. Les scientifiques qui étaient là nous ont dit qu'une étude a été faite mais qu'on ne sait pas jusqu'où cela peut aller, ce que l'on sait c'est qu'effectivement cela génère des maladies.

Pour nous, le passage en zone urbanisée d'une infrastructure autoroutière doit être totalement banni. On doit absolument préserver les populations.

A ma petite place de maire de Maurecourt – 3 800 habitants, donc c'est vrai qu'on n'a pas la même vision que la Communauté d'Agglomération ou que d'autres grandes villes – je me dis que si vraiment cette infrastructure est nécessaire, ce que je ne sais pas, je préfère qu'elle passe dans les forêts, même si mon collègue de Magny n'est pas d'accord avec moi. Pour moi, un homme c'est important, cela doit se respecter et cela ne se remplace pas. Cela a été vraiment notre débat, notre combat.

Par rapport à ce tracé rouge, dit tracé historique mais on a bien vu que ce n'est pas le véritable tracé historique, nous devons prendre en compte l'ensemble des populations

et leur avis. C'est compliqué de prendre l'avis des populations, je rejoins un peu mon collègue de Pierrelaye, le référendum est quelque chose de difficile parce qu'on ne sait pas quelle question on doit poser. C'est vrai aussi qu'on doit se soucier absolument de la N184, je pense aux habitants d'Éragny et de Conflans-Sainte-Honorine qui sont réellement empoisonnés par les véhicules. On a donc un travail à faire autour de cette infrastructure, et ce n'est pas un travail pour amener 150 000 véhicules supplémentaires. Il faut absolument prendre en compte cette préoccupation.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Monsieur le Président, comme vous le savez, j'ai déjà eu l'occasion dans ces réunions d'exprimer l'opposition d'Achères au tracé de l'autoroute passant sur son territoire. Je crois qu'elle est là ce soir, en force, dans toutes ses composantes politiques, il s'est créé une sorte d'union sacrée. Ne voyez pas dans les mots d'ordre que nous lançons aujourd'hui « Pas d'autoroute », « Pas de tracé sur Achères », un quelconque égoïsme. Achères a toujours su dire par rapport à ce projet d'autoroute « pas d'autoroute en zone urbanisée » et à l'époque, en 1996, nous disions « pas chez nous, mais pas non plus ailleurs ».

Je ne reprendrai pas un certain nombre de propos qui ont été tenus par mes collègues qui ont fait état d'un certain nombre d'alternatives pour éviter effectivement le passage des autoroutes en zone urbanisée.

Permettez-moi quand même de me recentrer un peu sur Achères. Comme vous le savez, j'ai eu l'occasion de vous alerter sur les conséquences d'un tracé d'autoroute sur Achères. Vous nous avez écoutés et vous avez apporté des améliorations sur des tracés, notamment sur le tracé vert tenant compte du PPRI, mais vous n'avez pas donné toutes les réponses parce que concernant notamment ce tracé vert, on ne peut pas accepter aujourd'hui qu'il puisse déboucher en une immense rocade qui ferait la jonction entre l'A104, la RD30, pour rejoindre ensuite un pont départemental afin de traverser la Seine et aller sur Carrières et Poissy. Il s'agirait là d'un nœud important, au ras de cités HLM (1 500 logements HLM), qui n'auraient d'autre perspective que de voir défiler en ouvrant leurs fenêtres 120 000 voitures pour reprendre un pont, et je ne parle pas des nuisances sonores puisque la déclivité nécessiterait des coups d'accélérateur qui auraient des répercussions sur le bruit.

Ce tracé vert, là où vous voulez faire sortir cette autoroute semi couverte comme vous nous l'avez expliqué, ce n'est pas du tout de cela que nous rêvons. Nous rêvions plutôt, je vous l'ai déjà dit, dans cette portion de RD30, d'un enfouissement de la RD30 de façon à pouvoir, et notamment dans le cadre de l'ANRU et de notre schéma de cohérence urbaine, avoir un cheminement en « liaison douce » permettant de désenclaver les cités HLM, et par là même, toute la ville, vers notre nouveau centre commercial, notre nouvelle zone d'activité économique, les étangs et la Seine.

Aujourd'hui, à un moment où nous sommes en reconquête de notre territoire, la ville d'Achères a envie de se recentrer.

D'aucuns nous ont entendus et sensibles à cet argument, proposent aujourd'hui un autre tracé que j'ai découvert sur le site de la Commission, le tracé blanc, qui éviterait ce que je viens de dire, qui prolongerait en quelque sorte la tranchée couverte jusqu'au Technoparc et ensuite repartirait en souterrain.

Je suis étonné puisque ce tracé vient d'élus d'une ville voisine, que certains élus essaient de faire le bonheur des habitants d'autres villes que celles qu'ils ont à gérer et qu'ils ne laissent pas plutôt l'État trouver lui-même la solution. En tout cas, ce tracé blanc est aussi catastrophique pour Achères puisque la rocade dont je parlais tout à l'heure se trouverait au niveau du Rond-point du Technoparc, donc beaucoup plus près encore des habitations que la rocade du tracé vert, en bordure des quartiers de Rocourt et du Chêne Feuillu.

On aurait là, quel que soit le tracé vert ou blanc, deux immenses rocades qu'on accepterait sur Achères alors qu'aujourd'hui on nous dit qu'il est tout à fait impossible qu'elle existe en Forêt de Saint-Germain. Je ne veux pas dire par là qu'elle soit acceptable en Forêt de Saint-Germain où il faudrait procéder à l'abattage de certains arbres, mais je précise aussi, chers collègues et amis, qu'elle est tout à fait inacceptable au ras des habitations d'Achères.

J'aimerais aussi vous l'entendre dire.

Les mêmes qui proposent ce tracé blanc, disent aujourd'hui qu'il faut absolument que l'autoroute passe par Achères puisqu'il y a des zones d'activité économique. Encore une fois, j'ai battu cet argument en brèche. Aujourd'hui, de quoi parle-t-on ? D'une plate-forme multimodale, du développement de l'activité de Peugeot. On nous dit aujourd'hui que l'incidence sur le trafic routier sera de 500, voire 1000 véhicules jour, sur un trafic qui avoisine aujourd'hui les 13 000 véhicules sur la RD30, dont on nous dit qu'il en faudrait au moins 30 000 pour la doubler. C'est dire que la RD30 dans son état suffirait, y compris à l'arrivée du Port Autonome de Paris. Je voudrais le répéter, et d'ailleurs je regrette que le Port Autonome ne se soit pas suffisamment exprimé là-dessus.

Pour terminer, je voudrais dire qu'au moment où nous récupérons aux forceps nos terrains sur la Ville de Paris ce qui n'a pas été une mince affaire, après la page tournée de l'épandage, nous avons envie de nous les réapproprier. La RD30, sur ou sous laquelle on veut faire passer l'autoroute, redevient avec la reconquête de ces territoires une espèce de centralité dans la ville d'Achères. Si on fait cette autoroute-là, il faut savoir qu'on la fera à un moment dans un endroit qui redeviendra la centralité d'Achères puisque Achères ne s'arrête pas à la RD30 mais va jusqu'à la Seine. En tout cas c'est dans le projet puisque nous avons l'intention évidemment de créer toutes ces liaisons vers la Seine pour permettre à Achères qui a déjà bien donné avec l'épandage et récemment avec le PPRI, de se développer. Il y a encore de grands espaces, mais ce n'est pas un prétexte pour y mettre une autoroute.

Achères se mobilise aujourd'hui, et j'ai fait part plusieurs fois de mon inquiétude lorsque l'on parlait dans ces réunions de tracé vert passant par Achères. Cette résistance au tracé vert va monter au puissance, comme il y aura de la résistance au tracé blanc qui concerne directement notre ville. Nous partageons évidemment les inquiétudes des autres villes, et je suis d'ailleurs allé manifester dans d'autres endroits où l'autoroute risque de passer en zone urbanisée. Sur Achères en tout cas, c'est non, nous le dirons en force, nous avons déjà commencé à le dire, Monsieur le Président, je vous remettrai tout à l'heure 4 000 signatures d'une pétition qui a été signée à Achères. Nous avons l'intention également d'organiser une grande manifestation pour faire entendre la voix d'Achères.

Quelles que soient les conclusions et les propositions qui seront transmises au Ministre, dites-lui bien avant qu'il ne prenne sa décision, que si cela devait passer par

Achères, Achères se ferait entendre comme elle s'est fait entendre en 1996. Demandez-lui également, c'est aussi important, de rouvrir le dossier sur la Grande Ceinture qui est aujourd'hui bouclé, qui serait une alternative au tout routier. Alors qu'on parle de difficultés de transport dans la Région Parisienne, et pas seulement des voyageurs mais aussi des marchandises et du fret, nous ne comprenons pas qu'au moment où on parle de l'installation d'une plate-forme multimodale sur Achères, on ait fermé l'activité fret à Achères Grand Cormier. C'est tout à fait incohérent.

Je souhaiterais qu'on puisse le dire aussi. Merci.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Le maître d'ouvrage a-t-il une réaction sur ce qui vient d'être dit ?

DANS LA SALLE : ON N'EN VEUT PAS.

Messieurs, je vous remercie, je ne dis pas que je ne rappellerai pas certains d'entre vous tout à l'heure.

J'ai parfaitement entendu et je ne manquerai pas de le dire.

Comme l'a dit un maire tout à l'heure à juste titre, on a l'impression que par rapport aux réunions de proximité et aux propositions initiales du maître d'ouvrage, on a pas mal épuisé le sujet même si aujourd'hui des variantes nous sont proposées, variantes qui apparemment ne vous satisfont pas.

Il faut quand même préciser que si le maître d'ouvrage a évoqué un grand nombre de variantes, il n'a jamais proposé de les additionner toutes. Il faut être tout à fait clair à ce sujet. Nous allons maintenant voir si les propositions alternatives qui ont été émises par différents acteurs du débat sont capables de faire progresser cette question. En tous les cas, il est de notre devoir de les examiner.

La première proposition sera celle de Monsieur Pierre JOUATTE. Monsieur Pierre JOUATTE, on a déjà parlé de votre proposition à un endroit précis, qui ne semble pas avoir un grand succès. Je vais vous demander de présenter brièvement vos idées essentielles.

M. PIERRE JOUATTE, HABITANT DE MAURECOURT :

Mesdames, Messieurs, je voudrais déjà remercier Monsieur GROS parce que je n'étais pas connu avant et d'un seul coup il m'a fait une belle publicité. Le seul souci qu'il a c'est que visiblement, sur le plan technique, il ne connaît pas grand chose et avec des messieurs comme Monsieur GROS, on n'aurait pas fait grand chose à Paris pendant les dix dernières années du siècle passé (*huées*).

Maurecourtois et membre du CO.P.R.A. depuis la première heure, ce n'est pas à ce titre que je me présente ce soir mais en tant que spécialiste de la circulation que j'ai pratiquée pendant vingt-deux ans (*huées*). Je ne suis pas un technocrate, ne vous inquiétez pas.

Par rapport à ce préambule, on peut aisément le vérifier, l'aménagement de l'A86 n'a pas soulagé le boulevard périphérique, pas plus que celui de l'A104 n'a soulagé l'A86.

Que ce soit vers le Nord ou vers le Sud, ces files d'attente ne sont que la résultante de la présence des feux tricolores, pas de la saturation (*huées*).

Mon étude se présente en trois parties, pour des raisons de temps, seule la troisième partie sera présentée. Les personnes intéressées par ce projet se reporteront au site du Débat Public.

Dans ce projet, comme option forte, il n'est pas proposé de doubler le réseau de voies à potentiel élevé de trafic. Par une requalification, la RN184 répond au cahier des charges du maître d'ouvrage, même au-delà de 2020. Cette option protège l'avenir en limitant le déplacement de véhicules particuliers dans la zone d'étude, contrairement à ce que dit Monsieur GROS, parce que le jour où il y aura 150 000 véhicules et plus sur les deux voies avec deux fois deux files, vous serez bien avancés à Éragny.

Protéger les riverains, comme protéger la forêt contre l'agression des automobiles, va de soi. En ce sens, ce projet se distingue du tracé noir rejeté par certains élus, avis que je partage, comme vous le voyez ce n'est pas tout à fait la même chose.

Il ne faut pas perdre de vue que la finalité du projet est de rejoindre à terme l'A10, et non pas le groupe Peugeot Citroën à Poissy. Les arguments du Président de Peugeot sont à cet égard d'une grande faiblesse. Je n'ai pas le temps de les développer, mais ils m'ont choqué.

La seconde option forte est de saisir l'occasion de relancer la ligne grande ceinture ferrée, même si les sources de financement ne proviennent pas des mêmes tutelles, mais à l'origine de notre poche.

Pour la section Sud du projet, la proposition consiste à réaliser un tracé commun, routier ferré, sur le plus grand linéaire possible. La voirie souterraine routière serait réalisée à ciel ouvert, dans la Forêt de Saint-Germain, pour l'essentiel de l'itinéraire en lisière de Forêt, et pour partie, dans l'emprise de la voie de grande ceinture, au Nord de la D308. Vous voyez sur la carte que la partie souterraine de la voie routière se situe entre les deux échangeurs, A14 au sud et RD30 au Nord, et la ligne de grande ceinture en jaune serait abandonnée au profit d'un nouveau tracé rouge qui serait confondu avec l'ouvrage routier. L'isolement du quartier Sud-Est de Poissy prendrait fin car il faut savoir qu'à Poissy, il y a tout un quartier qui est complètement isolé à cause de la voie ferrée qui ne sert jamais d'ailleurs. L'idéal depuis l'A14 serait de rejoindre l'A12 sans échange avec l'A13, ce qui permettrait un meilleur couplage, plutôt que d'aller se disperser à Orgeval.

Pour la section Nord, le projet consiste à aménager une voie rapide sur la RN184, avec des conditions de circulation identiques à celles de la section se situant au Nord de l'A15, mais en passage dénivelé sur l'essentiel des zones habitées. Une voirie locale serait reconstituée en surface, assurant les liaisons inter quartiers. Je vais expliquer à Monsieur GROS comment fonctionne la circulation. Quand on a un tube lisse, on ne peut pas avoir deux tubes lisses l'un sur l'autre. Si vous arrivez sur deux files d'un côté et si vous ressortez sur deux files de l'autre, vous n'aurez jamais quatre files. Ce que vous dites n'a aucun sens.

Le profil en travers montre comment on pourrait envisager les choses : il y a un niveau en surface avec deux chaussées de 6 mètres de large (et non pas des voies comme prévues à Éragny avec deux files et trois files à la sortie des carrefours) séparées par un terre-plein arboré, des trottoirs de 6 mètres de large ce qui n'est pas prévu dans le

projet d'Éragny, et des carrefours aménagés en ronds-points. Sous la chaussée, en tunnel, il y aurait deux tubes séparés puisqu'on a la place, et deux files dans chaque tube. C'est la première protection que peuvent espérer les riverains. Que Monsieur GROS soit d'accord ou pas...

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Attendez, n'attaquez pas Monsieur GROS, exposez votre projet.

M. PIERRE JOUATTE, HABITANT DE MAURECOURT :

Par ce type d'aménagement, certains quartiers isolés seraient à nouveau rattachés à la ville : à Conflans, on aperçoit le carrefour de la RN184 et de la RD293 où des immeubles sont totalement isolés et pourraient retrouver une vie normale, dans la traversée d'Éragny sur 1,9 kilomètre entre le carrefour du boulevard Charles de Gaulle et la RD54, et sur Saint-Ouen-l'Aumône, à l'approche de l'A15.

(Départ des habitants d'Achères.)

Ces zones de couverture ne sont pas exhaustives et pour une protection équivalente, leurs traitements pourraient être différents, en fonction des besoins de surface. Il est évident que si on a besoin de recréer des chaussées en surface, il faut une couverture lourde ; si on a besoin seulement de protection phonique, on peut avoir des semi couvertures. Pour Éragny, c'est une couverture lourde, de même que pour une bonne partie sur Conflans.

A Saint-Ouen-l'Aumône, on peut protéger des bâtiments mais le problème est de savoir s'il y a besoin ou non d'une voirie qui longe la voie. Par contre, on peut avoir des voies traversantes pour rejoindre les quartiers.

DANS LA SALLE : Ceux qui sortent des zones industrielles de Saint-Ouen-l'Aumône, comment rejoignent-ils l'autoroute ?

M. PIERRE JOUATTE, HABITANT DE MAURECOURT :

Je ne parle pas d'autoroute, je parle de voies rapides, je n'ai jamais parlé d'autoroute dans aucun de mes projets.

DANS LA SALLE : A Saint-Ouen-l'Aumône, ils rencontreront toujours des difficultés.

M. PIERRE JOUATTE, HABITANT DE MAURECOURT :

Vous n'avez pas tout compris, Monsieur. Quand il n'y pas de feux tricolores, il n'y a pas de souci non plus.

Cette carte vous montre les parties couvertes avec reconstitution des voies entre les quartiers coupés antérieurement par la RN184, à Conflans par exemple. A Éragny, il n'y a pas de souci puisque tous les carrefours intermédiaires retrouvent leurs relations inter quartiers, à la limite on pourrait même supprimer les murs anti-bruit si cela peut vous faire plaisir car vous n'aurez plus grand monde en surface. La section en aérien correspond au franchissement des voies ferrées qui coupent la RN184.

Les échangeurs avec la voie rapide seraient situés, globalement aux entrées et aux sorties de ville, plus l'accès à Cergy-Pontoise sur la RD203, la zone des Boutries et le Parc des Bellevues.

Sur Conflans, en cas de réalisation d'un échangeur avec la RD30, au sud du Pont de Conflans, comme cela a été proposé dans différents projets, la reconstruction du Pont de Conflans sur la Seine depuis les quais, en lieu et place de la passerelle, permettrait de simplifier pour des raisons de sécurité l'échangeur au Nord de la tête du pont routier parce que l'accès actuel vers le sud, vers la Forêt de Saint-Germain est assez dangereux.

Je ne m'étendrai pas sur la pollution, mais l'intervention du représentant du Centre d'Étude des Tunnels et les études réalisées à ce sujet, notamment aux accès des tunnels, devraient plutôt rassurer les riverains. Ceci étant, qu'est-ce qui est le plus polluant : 40 000 véhicules jour qui sortent d'un tunnel ou 150 000 véhicules jour sortant à l'air libre ? Je ne connais pas la réponse.

Concernant les conséquences des travaux sur la circulation, si on prend le cas de la section courante à Éragny, la reconstitution d'une voie de 13 mètres sur la demi-chaussée permet d'écouler le trafic dans les deux sens et de réaliser la construction du tunnel sur l'autre demi-chaussée. Avec l'interdiction temporaire de tourner à gauche pendant les travaux, la gestion des carrefours serait simplifiée, ce qui veut dire qu'à la limite la voie fonctionnerait mieux que maintenant. J'ai organisé à Paris tous les grands travaux des dix dernières années sur Météor, Éole, la ligne D, le Grand Louvre et j'en passe, et je peux vous dire qu'on a organisé tout cela avec la circulation permanente. Cela s'est très bien passé, on n'a jamais eu de soucis à Paris pendant cette période.

Enfin, j'insisterai sur la notion de rebouclage de cette voie rapide urbaine qui doit pour l'essentiel assurer la desserte interdépartementale de grande couronne. Pour moi, l'autoroute ce n'est pas ça, l'autoroute Francilienne je suis d'accord avec tout le monde pour dire qu'effectivement c'est une voie qui ne doit pas dépasser l'Île-de-France, mais il y a des besoins internes de grande couronne, c'est un peu le cas de l'A104 sur certains secteurs. Il faut effectivement en rester là, ce n'est pas une autoroute pour autant.

Je tiens publiquement à remercier le Maître d'ouvrage et son équipe pour m'avoir transmis les documents nécessaires pour vérifier la validité de mes propositions, sur la section Nord notamment.

Pour conclure, ce travail a été réalisé dans le but de trouver une solution consensuelle, mais cela n'a pas l'air d'être le cas.

Je rappellerai aux élus qu'une telle solution libérerait enfin les terrains gelés depuis plus de quarante ans. Les autres mesures prévues par ailleurs, comme la construction d'un nouveau pont entre Achères et Carrières, ou la réalisation d'un accès à l'A13 au nord d'Orgeval, seraient des compléments à ce projet allant dans le sens de l'amélioration des conditions de circulation de la zone définie.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci Monsieur JOUATTE. Le Maître d'ouvrage peut-il nous indiquer le coût de ce projet ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Nous avons chiffré le projet de Monsieur JOUATTE. Dans le chiffrage qui vous a été distribué en début de réunion, vous avez un précédent chiffrage puisque nous avons reçu plusieurs projets de Monsieur JOUATTE. Le projet tel qu'il l'a présenté en fonction des protections qui ont été exposées se monte à 1,5 milliard d'euros.

Les faisabilités techniques du projet ont été vérifiées, mais il y aura quand même à notre avis des délais de chantier, comme pour le tracé noir, parce qu'il faudra réaliser les tranchées couvertes dans les parties urbanisées. Il y a un point que l'on ne peut pas vérifier et pour lequel nous sommes assez sceptiques, c'est d'arriver à coupler à la fois la réalisation de la grande ceinture et le prolongement de la Francilienne. Ce sont deux projets qui sont déjà très complexes, on le voit depuis un certain nombre de semaines, il y a deux maîtres d'ouvrage différents, donc arriver à ce qu'au même moment on puisse lancer les travaux, cela nous paraît excessivement difficile.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On discutera bien évidemment de toutes ces propositions ensemble. J'ai maintenant une proposition de l'Association PROFILE.

M. JEAN VILLEMAGNE, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION PROFILE :

Je ne surprendrai personne en vous disant que le Comité PROFILE reste très attaché au tracé rouge (*huées*). Ce n'est pas une nouveauté. Comme la volonté est aujourd'hui de présenter de nouveaux tracés, on a vu fleurir un tracé violet, un tracé noir, un tracé bleu, un tracé vert, un tracé « Gérondeau », deux autres tracés aujourd'hui, en plus de ceux qui avaient été proposés en 1995 (*huées*), le Comité PROFILE a essayé de résoudre l'énigme (vous ne savez pas de quoi je vais vous parler, alors écoutez, vous manifesterez après) d'une autoroute assurant toujours ses fonctions essentielles.

Premièrement, cette autoroute doit être située à environ 25 kilomètres de Paris, deuxièmement elle doit desservir les bassins d'emplois, troisièmement elle doit respecter au maximum l'homme et la nature, quatrièmement elle doit être techniquement et économiquement réalisable...

(M. BERGOUGNOUX est obligé de demander le silence à plusieurs reprises pour que Monsieur VILLEMAGNE puisse présenter sa proposition).

Monsieur JOUATTE a fait une proposition, on l'a écouté, s'il vous plaît, écoutez-moi également.

Cinquièmement, cette autoroute doit être la véritable solution pour soulager les voiries locales et les traversées urbaines. Jusqu'à présent, je n'ai rien dit qui puisse vous fâcher.

Nous avons retenu dans la concertation les éléments suivants :

- le tracé N1 du tracé rouge semble faire à peu près consensus dans le Val d'Oise (*huées*), donc conservons-le ;
- les tracés C1 et S1, malgré toutes les protections envisagées, sont refusés par les communes de Maurecourt, Chanteloup, Andrésy, Conflans, certains

habitants de Carrières-sur-Seine, les habitants de l'Île de Migneaux dans la commune de Poissy, la commune d'Orgeval. Je crois que là aussi, je dis des choses que tout le monde peut accepter ;

- la possibilité de passer en tranchée couverte ou en tunnel sous la colline de l'Hautil m'a été confirmée par le maître d'ouvrage ;
- la ville d'Orgeval souhaiterait un échangeur entre la D154 et l'A13 pour éviter le flux de circulation sur la RN13.

La solution proposée à l'étude, puisqu'on ne pourra satisfaire tout le monde, serait de donner satisfaction à Andrésy, à Chanteloup, à l'Île de Migneaux, à Orgeval, en aménageant le mieux possible tranchées couvertes, tunnels, voies en déblai. Le tracé présenté utiliserait une partie de la D1, le Pont de Triel et la D154. Cette solution aurait l'avantage d'éviter les tranchées couvertes à proximité des Charvaux, entre Chanteloup et Andrésy, à Carrières-sur-Seine, le viaduc des Migneaux, le tunnel de Poissy et le « paquet de nouilles », comme certains l'appellent, constitué par les échangeurs, à l'Est d'Orgeval, grâce au pont qui doit être réalisé par le Conseil Général à Achères et sa liaison avec le Pont de Triel, permettant de desservir la future plate-forme portuaire d'Achères et le pôle industriel de Poissy.

Plus au nord, elle servirait d'amorce à la rocade D88 à Cergy qui se fera dans de moins bonnes conditions pour Maurecourt si elle se réalise en-dehors de l'enquête publique sur l'A104

(Manifestations dans la salle).

Certes, cette solution présente certains inconvénients par rapport au projet initial auquel nous restons attachés, mais elle pourrait être une solution de compromis qui nous paraît digne d'être examinée.

Avant de terminer, je voudrais dire deux mots sur les tronçons Est et S3, Sud des tracés bleu et noir, qui seront encore plus néfastes aux communes de Saint-Germain, le Pecq, Port-Marly, Marly, Louveciennes, que la situation actuelle déjà catastrophique, car le flux de véhicules n'ira pas faire une boucle de 8 à 10 kilomètres supplémentaires pour rejoindre Rocquencourt en venant du Nord ou vice-versa. En venant du Nord, il prendra le dernier échangeur possible, soit avec la RD308, soit avec la RD190, pour rejoindre la RN184 et la RN186, et gagner Rocquencourt en effectuant deux fois moins de kilomètres.

Un dernier mot sur le projet Gérondeau, parce qu'il fait partie des projets qui sont soumis aujourd'hui : il ne remplit pas sa fonction d'épine dorsale structurante de la région, car son tunnel d'Éragny entre autres ne permettrait pas d'échanges corrects avec Cergy, sans parler d'autres inconvénients déjà évoqués pour le tracé vert dans sa partie centrale, C2 et sud S1.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Le maître d'ouvrage, sur la faisabilité technique de la proposition, son coût et sa fonctionnalité.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Le problème le plus important de la faisabilité de ce tracé, c'est le passage en tunnel sous la butte de l'Hautil, parce que je rappelle que cette butte est truffée de carrières qui peuvent se créer suite à l'action de l'eau sur le gypse. Nos géologues ont dit que c'était possible à condition que cela passe très profondément pour que, en cas d'effondrement au niveau des carrières de distribution de gypse, il y ait une couche suffisamment solide pour tenir le coup puisque le tunnel sera en dessous. Nous aurions donc un tunnel à environ 100 mètres de profondeur, ce qui veut dire que les usagers de ce tunnel ne pourraient pas sortir par leurs propres moyens comme c'était prévu dans d'autres tranchées couvertes. Il faut donc absolument faire un tunnel qui ait trois tubes dont un tube de secours en cas d'accident.

Par rapport au tracé rouge dont il n'emprunte pas le tracé au Sud ni même les 50 % du tracé central et dont le coût initial était de 1,5 milliard d'euros, on arrive pratiquement à 2,2 milliards d'euros, essentiellement à cause de ce tunnel.

On peut constater d'autre part que c'est un des tracés les plus éloignés de Poissy et que donc ce n'est certainement pas le tracé qui aura les meilleures performances pour l'allègement de la circulation dans Poissy.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur Didier LECLERCQ est-il là ? Il ne semble pas être là.

Nous allons passer maintenant aux propositions de la CCI. Monsieur DEVERGIES, vous avez la parole. Attendez, il n'a pas encore parlé, pourquoi dites-vous qu'il provoque, il faut être sérieux quand même.

M. PATRICK DEVERGIES, CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE VERSAILLES :

Au cours des trois mois passés (*chahut dans la salle*), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles a mené plusieurs études dans le but d'apporter des arguments concrets au Débat Public, celles-ci font l'objet de contributions écrites.

Un sondage d'opinion réalisé par BVA en avril dernier révèle que 73 % de la population de la zone d'étude sont favorables à la réalisation de l'autoroute (*sifflements*), seulement 10 % de la population sont opposés au projet et 9 % peu favorables.

Une étude IGN a permis de réaliser une carte de performances économiques et naturelles des cinq variantes : 1 282 entreprises représentant plus de 20 000 salariés se sont déclarées favorables au prolongement de la Francilienne, le Groupe PSA, particulièrement concerné par ce projet et qui y est associé, représentant à lui seul plusieurs dizaines de milliers d'emplois. Nos partenaires, les ARDIÉS, PROFILE, certaines des collectivités se sont également prononcés pour le tracé N1 C1 S1.

Ce soir, des propositions de tracés combinatoires et/ou alternatifs sont présentées, nous prenons acte de la méthode. Toutefois, elle nous semble comporter deux risques majeurs : toucher des populations non concernées jusqu'alors, demander des études pour ces solutions qui resteraient à être validées techniquement.

Dans l'état actuel du débat, nous maintenons notre position qui présente les meilleures caractéristiques techniques et économiques. Toutefois, nous pensons que ce tracé peut être encore amélioré. Nous avons remis à la Commission Particulière du Débat Public une proposition dans ce sens, nous proposons notamment des améliorations

pour le franchissement de l'Oise et de la Seine par des ponts haubanés qui présentent des caractéristiques d'intégration remarquables dans les sites concernés.

Je vous remercie de m'avoir entendu. J'ajouterai néanmoins un mot : pour avoir écouté Messieurs les Maires tout à l'heure, et les avoir écoutés sereinement, sans hurlement, je constate qu'aucun d'entre eux ne présente une solution, que chacun prêche pour sa paroisse, et qu'en fin de compte, on renvoie les choses ailleurs. Et bien bravo pour l'avenir !

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je voudrais maintenant entendre l'Association de Protection des Sites Orgevalais.

M. DANIEL LOUVET, ASSOCIATION DE PROTECTION DES SITES ORGEVALAIS :

L'Association de Protection des Sites Orgevalais est une association agréée depuis un quart de siècle au titre de l'environnement et de l'urbanisme. Je voudrais dire que notre association a œuvré, récemment encore, pour l'agrandissement de la Forêt de Marly, en faisant classer une liaison Forêt de Marly – Forêt des Alluets.

Nous avons toujours été pour un bouclage de la Francilienne, mais sur le tracé violet que je considère être un vrai bouclage et non un bricolage. Néanmoins, nous ne nous sommes intéressés qu'à la partie Sud de la RN184, nous ne sommes pas du tout compétents pour la partie Nord du tracé. Comme tout arrive à Orgeval, on s'est intéressé au problème. La RN184, c'est un long parcours en forêt, un vrai coup de sabre, elle la divise en deux. Je prends un exemple, si un petit renard veut aller voir de l'autre côté de la RN184, il aura du mal à traverser. On a déjà pensé que pour la partie à partir de l'étang du Corra, un aménagement était indispensable. Cela consisterait à passer au même emplacement que la RN184, mais sous la voie ferrée, en tranchée partiellement recouverte et ensuite semi couverte. Les extrémités de la tranchée seraient recouvertes, ce qui permettrait à la forêt de regagner sur le bitume.

D'autre part, les parties couvertes créeraient des liaisons pour les animaux mais aussi pour les piétons et les promeneurs de la Forêt de Saint-Germain-en-Laye. Par contre, il ne faut pas que la circulation entre dans Saint-Germain-en-Laye, on ne peut pas mettre une voie rapide dans Saint-Germain-en-Laye. Je pense donc la faire arriver au niveau du Camp des Loges, on passerait sous le carrefour de Noailles et on ferait un vrai échangeur dessous, sans déboiser. On peut faire un nouvel échangeur au niveau du Camp des Loges où il n'y a plus que des bureaux de militaires et où donc on peut mordre, et pour le PSG, vu les résultats de football, on peut faire autre chose.

A partir de cet endroit, l'autoroute s'enfonce pour rejoindre le nouvel échangeur qui est en cours, le M13-A14, en passant sous la route de la Croix de Mont-Chevreuil. A partir de là, on ferait une bifurcation qui pourrait remonter en tranchée couverte ou avec une aération au niveau de la RN13, qui couperait un tunnel sous le lycée agricole, une partie en tranchée couverte sous la Route des Princesses, pour aller se raccorder à l'A13 au niveau de l'Étoile de la Haie, à environ 4 kilomètres de Rocquencourt par un demi échangeur. Là, on fait un vrai bouclage.

L'ensemble de cette solution présente l'intérêt d'être un bouclage, on évite également la plus grande partie de l'A13 qui est complètement saturée, que j'appelle « le parking A13 ». Le passage en semi couvert en forêt permet une restitution des pouvoirs de la faune, le passage sous les voies forestières permet de résoudre le problème des

issues de secours qui sont à créer sur des voies existantes, donc on ne déboise pas pour les faire. Le Camp des Loges est un espace non boisé. Enfin, on ne rentre pas dans Saint-Germain, donc la population est protégée.

Ces options qui sont plutôt vers le Sud protègent au maximum les populations et la forêt.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Ne parlons pas de la partie Nord puisque l'association dit qu'elle n'a pas étudié complètement cette question, mais de la partie qu'elle a travaillée, à combien la chiffrez-vous ? Comment envisagez-vous la faisabilité technique ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Sur la totalité du parcours, je donnerai le montant total à la fin.

En ce qui concerne la tranchée couverte sous la RN184 actuelle, c'est tout à fait réalisable et j'en ai parlé tout à l'heure dans les améliorations possibles, cela coûte un peu plus de 1,2 milliard d'euros.

Quand on arrive à l'A14, une des propositions proposées par l'association, celle qui est indiquée « tranchée recouverte et tunnel » et arrive dans la côte d'Orgeval, n'est pas assurée en terme de faisabilité technique parce que la pente qu'il y aura dans le tunnel pour remonter au niveau de l'autoroute est beaucoup trop forte pour pouvoir maîtriser un éventuel incendie à l'intérieur de ce tunnel. La seule solution est de réaliser un tunnel qui arrivera en haut de la côte d'Orgeval, d'un peu moins de 5 kilomètres. Son coût est d'environ 800 millions d'Euros.

Le principe de couverture quand il est prolongé sur la totalité du parcours, avec également une tranchée couverte et des parties en tunnel pour aller de l'A15 à Achères, et une tranchée couverte sur la partie du tracé rouge entre Méry et l'A15, représentait un coût total de pratiquement 4,3 milliards d'Euros.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous avons eu une proposition, une des premières des tracés proposés, de l'Automobile Club de France, de Monsieur GERONDEAU. Monsieur Yves DESROUSSEAUX va l'expliquer brièvement puisque Monsieur GERONDEAU ne peut pas être là ce soir.

M. YVES DESROUSSEAUX, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DE DEBAT PUBLIC :

Il faut préciser que la CPDP n'est pas le porte-parole de Monsieur GERONDEAU, ni de la Fédération Française des Automobiles Clubs, mais néanmoins puisqu'ils nous ont prévenus de leur absence, je vais présenter leur proposition.

Celle-ci repose d'après eux sur un principe : éviter dans toute la mesure du possible tout bouleversement majeur pour les communes concernées et pour leurs habitants. Comme vous pouvez le voir sur le plan, ce tronçon comporte trois sections :

- la première au Nord, entre Méry-sur-Oise et l'A15, qui est un réaménagement de la RN184 en deux fois quatre voies sur un parcours de 7 kilomètres, et qui permettrait en outre, d'après eux, d'améliorer les protections des riverains ;
- la seconde section, entre l'A15 et la rive gauche de la Seine, au droit de Conflans-Sainte-Honorine, se ferait en 6 kilomètres de tunnel, en deux tubes unidirectionnels de deux fois trois voies ;
- ensuite, ce tracé reprendrait tout simplement le tracé vert prévu au dossier du maître d'ouvrage.

Voilà de façon succincte ce tracé.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Le maître d'ouvrage a-t-il chiffré ce tracé ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Nous avons chiffré également ce projet : sur la partie Nord, entre Méry et l'A15, on reste à l'air libre, on passe à deux fois deux voies, cela représente 200 millions d'Euros.

Le tunnel qui se situe entre l'A15 et Achères représente un coût de 1,1 milliard d'Euros. Nous n'avons pas noté dans les écrits de Monsieur GERONDEAU la présence d'un échangeur ou d'un point de contact, notamment au niveau de la RD203, donc visiblement il n'y a pas d'échange entre l'A15 et Achères.

Le tracé au sud, qui dans le texte reprend le tracé vert, ce qui n'est pas dessiné dans leur schéma, mais nous l'avons chiffré en fonction du texte, cela représente 800 millions d'euros.

On arrive donc à 2,1 milliards d'euros pour l'ensemble de ce tracé.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Nous allons maintenant parler de la proposition de la Mairie d'Andrésey.

M. JEAN-MICHEL COUPANNEC :

La ville d'Andrésey n'a jamais voté sur ce projet, le seul vote que le Conseil Municipal d'Andrésey ait émis concernait le tracé bleu.

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRESY :

Jusqu'à preuve du contraire, vous n'êtes pas Conseiller Municipal, il me semble.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je note, mais là n'est pas la question. Vous présentez un projet alternatif.

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRESY :

Andrésy a pris au mot le Débat Public, et par rapport au dossier du maître d'ouvrage et aux cinq tracés présentés, la mairie d'Andrésy s'est prononcée pour le tracé bleu car il était dans le fuseau Sud-Est, il répondait aux objectifs et il évitait dans le fuseau Sud-Est au maximum les zones urbanisées.

Mais Andrésy n'est pas restée comme cela, et le Maire d'Andrésy ou moi-même avons assisté à toutes les réunions de proximité du fuseau Sud-Est ainsi qu'à toutes les réunions thématiques. C'est pour cela et en comprenant les différentes positions, que nous soumettons au débat un tracé qui combine un certain nombre de propositions. Ce tracé est une proposition, ce n'est pas quelque chose que nous voulons imposer à qui que ce soit. Cette proposition est amendable et améliorable, et nous vous la soumettons.

A partir des différentes réunions, nous avons essayé de répondre aux objectifs qui ont été élaborés.

Tout d'abord, nous disons qu'il faut qu'il soit dans le fuseau Sud-Est pour répondre aux objectifs, et je crois que le maître d'ouvrage l'a dit tout à l'heure. Ce tracé doit :

- éviter au maximum les zones urbanisées,
- il doit aller chercher au plus près les zones économiques existantes,
- délester la RN184 et les voiries locales,
- protéger et on l'a vu au cours des réunions thématiques les sites remarquables qui sont notamment cités dans le dossier tels que l'Etang de la Galiotte, les massifs forestiers de Saint-Germain et de l'Hautil, ainsi que les carrières qui ont été citées lors de la réunion de proximité d'Herblay,
- protéger dans les zones humides les champs captants, notamment en diminuant le nombre de franchissements de la Seine et en protégeant les champs captants de Poissy et d'Andrésy,
- intégrer les protections nécessaires pour être inodore, inaudible et invisible.

A cela, s'ajoutent des objectifs supplémentaires qui sont apparus au fil des réunions :

- améliorer les protections des infrastructures existantes : pourquoi faire un tracé si on laisse par exemple l'A15 dans l'état où elle est en terme de protection pour Pierrelaye et Herblay, ou la RD30 à Achères ?
- refaire de la RN184 un boulevard urbain,
- maintenir une voirie départementale Est-Ouest dans la boucle de Chanteloup,
- désengorger la ville de Poissy,
- ne pas faire arriver tous les trafics à Orgeval,

- surtout, engager dès à présent soit l'élargissement de l'A13, soit la suite du prolongement de la Francilienne, c'est-à-dire qu'il faut absolument que l'État exige que dans le prochain SDRIF, ces deux prolongements soient intégrés dans les cartes.

Il y a un autre objectif par rapport à cela, c'est que si jamais on essayait de couvrir cette infrastructure sur 22 kilomètres, elle serait soit impossible à réaliser parce que trop coûteuse, soit elle serait dissuasive pour les trafics.

Si on parle du Nord, on part de Saint-Ouen-l'Aumône, on prend le tracé rouge comme l'a indiqué le maître d'ouvrage tout à l'heure avec les améliorations possibles, et on fait l'échange qui était prévu pour rejoindre les zones d'activité de Saint-Ouen-l'Aumône. En cela, le tracé bleu posait un problème puisqu'il coupait en deux la zone de Pierrelaye et il coupait les irrigations qui étaient prévues. Le tracé rouge à cet endroit permet de mettre ces protections.

Sur Pierrelaye, le maître d'ouvrage l'a signalé tout à l'heure, il y a une amélioration possible qui est de s'écarter des Grouettes, d'améliorer le passage sur le ru de Liesse ensuite, nous pensons qu'il serait bon, non pas de continuer sur le tracé rouge mais d'emprunter le sillon de l'A15, probablement en doublant complètement le nombre de voies et en profitant pour protéger l'A15 sur toute la longueur de ce parcours, voire au-delà jusqu'à la 11^{ème} Avenue.

Cela permet aussi des connexions vers la ville nouvelle à partir de l'A15 et de la RN14.

Ensuite, si on passe à Herblay, on quitte l'A15 à peu près au niveau de la station service, côté Paris, ce qui permet d'éviter de confondre cet ouvrage avec la 11^{ème} Avenue et son nouvel échangeur. On propose de ne pas faire d'échangeur avec la RD48 pour justement mieux protéger cet ouvrage, pour l'éloigner au maximum des urbanisations. La ligne jaune que vous voyez est une ligne à haute tension aérienne qui sillonne ce territoire le long de cette liaison, et l'idée est de faire passer le tracé à ce niveau-là, le plus près possible, donc le plus loin des urbanisations.

Enfin, il évite les carrières et c'est un tracé qui n'a qu'une seule pente. Il emprunte un plateau au Nord et un plateau au Sud et n'a qu'un seul franchissement de fleuve.

Dans la plaine d'Achères, le tracé permet de n'avoir qu'un seul franchissement de fleuve, l'objectif étant à ce niveau-là de trouver le meilleur tracé possible sachant que, depuis la rive droite, il est protégé de la vue par une rangée d'arbres, mais il faudra en améliorer l'insertion.

Ensuite, on arrive à Achères sur la rive gauche, et je rappellerai à tout le monde ici qu'Andrésy a une rive gauche qui se situe au débouché de l'Oise jusqu'au barrage dit d'Achères, et que le territoire qui longe ce tracé blanc est aussi à Andrésy, contrairement à ce que certains voudraient bien dire. A ce niveau, on fait un échange avec la RN184 et la RD30. C'est une proposition, si on traitait le passage à la forêt, on n'y voit aucun inconvénient, c'est une question de coût et de faisabilité. On passe en tranchée couverte sous la totalité de la RD30, depuis l'échange Nord de la RD30 jusqu'au rond-point avec le Technoparc et les usines de PSA. L'intérêt est que les échanges du Nord et du Sud sont hors des zones inondables et hors des zones PPRI.

Cela permet également de reprendre directement les éléments et les activités de la future plate-forme multimodale, des zones d'activité et directement les usines de PSA

et le Technoparc. Cela permettrait aussi de s'engager, quels que soient les trafics, à ne pas doubler la RD30 et de la reconstituer simultanément au passage de cet ouvrage.

L'échange du Sud peut être réalisé, c'est à déterminer par le maître d'ouvrage, au Sud du rond-point prévu, donc le plus éloigné possible de l'urbanisation. A partir de là, on démarre un tunnel, non pas en forêt, mais directement de ce point, sous la forêt, ce qui permet de n'avoir aucun échangeur dans la forêt, et on rejoint directement le futur échangeur entre l'A14 et la RN13. On en profite si on peut pour requalifier la RN13 à deux fois une voie dans la forêt afin d'améliorer l'insertion dans le paysage, et pour demander le classement de la forêt en forêt de protection simultanément.

On arrive à l'échangeur avec l'A14, puis sur le Sud et la connexion éventuelle avec l'A13. Ce qu'on dit sur l'A14, c'est qu'il n'est pas nécessaire de la doubler, contrairement à ce qui était indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage, parce que d'une part on devrait pouvoir négocier avec le concessionnaire pour lui dire qu'on va lui amener du trafic payant vers Paris, et que donc le trafic vers la province reste gratuit.

A partir de là, trois options s'offrent à nous : soit l'option qu'avait donnée le maître d'ouvrage pour rejoindre l'A13 au niveau de l'échangeur d'Orgeval, mais ce n'est pas celle qui me satisfait, soit rejoindre l'A13 en essayant de créer une voie entre la RD30 et l'échangeur d'Orgeval, soit une connexion plus loin que la côte d'Orgeval, comme cela vient d'être proposé.

On a vu dans les débats et dans les réunions que le prolongement futur de cette infrastructure aboutissait à un cul-de-sac qui crée un embouteillage, y compris sur la RN13 à Orgeval et sur la RD148. Nous demandons que le maître d'ouvrage, c'est-à-dire l'État, s'engage à mettre dans le porté à la connaissance du SDRIF que soit l'élargissement de l'A13 reste une possibilité, soit, comme c'est le cas aujourd'hui pour les tronçons qui nous occupent, qu'il mette un pointillé qui rejoigne Saint-Quentin en Yvelines.

M. PATRICK BARBE, MAIRE D'HERBLAY :

Je dénie complètement au maire d'Andrésy de s'occuper des affaires de ma commune.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur DEBARLE, combien coûte cette proposition, quelles sont les fonctionnalités, quels sont les problèmes ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Ce projet peut être réalisé techniquement.

En ce qui concerne les avantages en terme de trafic, ils sont très proches sur ce tracé à la fois du tracé bleu et du tracé vert, on a les mêmes avantages, les mêmes inconvénients et cela apporte les mêmes améliorations pour le délestage de la RN184.

Le coût que nous avons chiffré est de 2,2 milliards d'euros en intégrant des travaux sur l'A14. Sans les travaux sur l'A14, il faudrait retirer 200 millions d'euros.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je crois qu'au point où nous en sommes maintenant, je vais demander à un certain nombre de maires de venir à la tribune. Les associations auront la parole tout à l'heure. Je veux que ce débat se déroule dans l'ordre et vous desservez votre cause en vous énervant comme ça, vous aurez la parole.

Monsieur Alain RICHARD ? Vous ne souhaitez pas intervenir. Nous avons Monsieur Pierre CARDO, Monsieur Alain OUTREMAN a peut-être encore des choses à nous dire, Monsieur Hugues RIBAUT, Monsieur Emmanuel LAMY, Monsieur Yannick TASSET. Personne n'est là pour représenter la mairie de Poissy, c'est dommage. Conflans Sainte-Honorine n'est toujours pas représentée ? non. Le maire de Triel, Monsieur HOULLEMARE.

J'aimerais entendre un certain nombre de commentaires, bien entendu sur les tracés qui ont été présentés par le maître d'ouvrage, mais aussi sur les nouvelles propositions qui viennent d'être faites, avec quelques questions assez claires : faut-il traverser la Seine ? Si oui, comment s'y prend-on ? Si on a traversé la Seine, comment continue-t-on ? Quelles sont les problématiques dans l'étude de la zone ? etc.

Qui souhaite commencer ?

M. DANIEL SCHALK, MAIRE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :

Pour la ville de Carrières, comme je l'ai déjà dit, l'autoroute est un problème crucial dans la mesure où tous les tracés sont tangents à un certain nombre de communes. On a vu des réactions parfois virulentes des Maires.

Carrières est frappée en plein cœur, car la réalisation de l'autoroute passe vraiment au centre de la ville. Ce n'est pas une future centralité, mais vraiment le centre de la Ville.

Ce qui nous gêne dans le tracé rouge, même si l'autoroute est enterrée au moment où elle ressort, l'étang de la Galiotte, qui est devenu quelque chose de très important au point de vue de la faune, de la flore et des loisirs, serait fort atteint.

Le plus grave encore me semble-t-il, comme il y a un échangeur qui quitte à ce niveau-là le tracé rouge pour aller sur Poissy, celui-ci va bloquer complètement le Pont de Poissy.

Nous avons eu de la chance que la réalisation de la place verte à Poissy devant le pôle tertiaire ne nous crée pas encore des files d'attente plus longues. On n'a parfois des craintes à tort. Autrefois, le matin, la file d'attente commençait à l'entrée de Carrières.

Ce ne fut pas le cas, et cette réalisation a permis de réguler la circulation. Même s'il y a toujours des files d'attente, on ne peut pas en région parisienne, se rendre au travail sans rencontrer de voitures.

La sortie d'une bretelle de ce côté-là bloquera de nouveau le Pont d'Achères. L'intercommunalité avait indiqué qu'il fallait passer au plus près des zones économiques, mais au plus loin des zones urbanisées. Dans ce cas, on est de l'autre côté de la zone économique car il faut traverser le Pont de Poissy pour rejoindre les zones industrielles de Poissy.

Ce tracé n'est pas bon pour Carrières, et son cousin (le tracé vert) est beaucoup plus diabolique. En plus d'avoir tous les inconvénients cités du tracé rouge, il rejoint après

avoir été sur la rive économique Carrières, et de ce fait il supprime l'intérêt d'avoir un pont Carrières/Achères. C'est un intérêt très fort pour la circulation locale, car cela nous permettrait d'avoir une liaison avec le Pont de Triel.

Faire un pont autoroutier à la place du pont départemental me semble une mauvaise chose. Donc, la ville de Carrières est entièrement opposée au tracé rouge et au tracé vert.

Par contre, je ne suis pas là pour dire qu'il doit passer chez le voisin. Je ne demanderai pas à Emmanuel LAMY, comme il a fait un trou dans la place de Saint-Germain, de le faire passer.

Je préférerais que l'on trouve une solution, toujours dans le fuseau Sud-Est près des zones économiques et loin des zones urbanisées, et qu'elle ne vienne pas se fracasser sur Orgeval.

Quel péché a commis le maire d'Orgeval pour mériter cet assaut d'autoroutes ?

M. EMMANUEL LAMY, MAIRE DE SAINT-GERMAIN :

Je voudrais dire ici que je n'arrive pas avec un nouveau tracé et je ne suis l'auteur d'aucun tracé. Par conséquent, ce sont des tracés pour certains qui existent depuis longtemps et pour d'autres depuis moins longtemps, mais pour lesquels la ville de Saint-Germain, son maire et ses élus, ne portent aucune responsabilité.

Pour autant, nous avons pris position. Je rappellerai, comme la totalité sauf une des communes de la boucle de Saint-Germain, que nous avons pris position pour le tracé rouge.

(Huées).

DANS LA SALLE : ON N'EN VEUT PAS.

M. EMMANUEL LAMY, MAIRE DE SAINT-GERMAIN :

Je voudrais rappeler que la Francilienne se boucle actuellement à Saint-Germain-en-Laye. Elle a en plus la circonstance aggravante d'y rencontrer la RN13. J'entends et je comprends tout ce qui est dit dans cette salle, mais à vous peut-être d'entendre et de comprendre que la situation qui prévaut actuellement au carrefour du Bel-Air, où la RN184 rencontre la RN13 est absolument insupportable.

(Mouvements divers).

Je ne sais pas ce que je propose, mais par contre vous seriez, semble-t-il, assez contents que cela reste à Saint-Germain. Effectivement, le débat est on ne peut plus basique.

Pour ma part, je voudrais essayer de faire avancer un peu le débat. Si c'est pour dire : « on n'en veut pas chez nous » ce qui est tout à fait compréhensible et qu'il y aurait des tracés sympathiques chez le voisin, cela ne fait pas avancer le débat.

Si l'on regarde le tracé rouge, il y aurait peut-être une alternative consistant à passer la Seine. Plus on passe la Seine, plus on s'éloigne des objectifs du Maître d'ouvrage, et plus on détruit la nature. Je ne suis pas de ceux qui opposent la nature et les hommes.

J'en entends certains qui seraient sans doute assez satisfaits qu'on défigure la forêt de Saint-Germain, mais ils n'auraient rien à y gagner.

La question que pose le Président avec une certaine opportunité est la suivante : faut-il ou non franchir la Seine ?

Pour ma part, je n'en suis pas a priori partisan. Néanmoins, si une alternative pouvait se présenter, cela pourrait être l'ensemble C2, C3. Je suis comme mon collègue d'Achères, je considère que cela ne sert à rien de vouloir dire que les choses pourraient se passer plus intelligemment chez le voisin.

Pour répondre à la question posée, il faut comparer les coûts d'amélioration du tracé C1, à savoir la partie centrale du tracé rouge avec les coûts d'amélioration éventuelle du tracé C2, C3 avec notamment l'option de mettre C2 en tunnel.

Je serais assez content de savoir ce que pense et comment pourrait chiffrer le maître d'ouvrage cette option.

Par ailleurs, je voudrais signaler notre opposition absolue au tracé blanc, qui est une nouvelle mouture du tracé bleu, dont chacun sait aujourd'hui qu'il ne tient plus la route.

Le tracé blanc défigure la plaine d'Achères, dont une grande partie se situe sur la commune de Saint-Germain-en-Laye.

Cette plaine d'Achères est un ensemble naturel absolument exceptionnel, qui a été affecté à l'agriculture, et qui ne l'est plus actuellement, mais qui pourrait tout à fait le redevenir dans le cadre des plans gouvernementaux pour favoriser la production de céréales pour le « flexioul ».

Vous êtes tous intéressés à ce que nos voitures polluent moins. Je voudrais vous dire également que cette zone naturelle est destinée dans notre PLU de Saint-Germain-en-Laye à accueillir un certain nombre de projets de zones de loisirs, un projet de zones sportives, et peut-être même un certain nombre de reboisements pour compenser les amputations de la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Le tracé blanc non seulement fait fi de tout cela, mais également passe à travers la cité de Garenne, massacre l'étang du Corra car il le tangente complètement. C'est une base de loisirs appréciée des Conflanais et des Achérois, également des Saint-Germanois. Par ailleurs, il balafre également la ferme des Noyers.

Cette plaine d'Achères est un espace public qui n'est pas privatisé. Il est ouvert à tout le monde. Il n'offre pas quelques paysages privatisés où entre deux bosquets on arrive à vous faire une très jolie photo qui vous fait penser aux impressionnistes, mais c'est véritablement sur une profondeur de 3 ou 4 km un espace qu'il faut préserver à tout prix.

Je voudrais également vous dire notre conviction. Au moment où l'argent public est rare, il faut réserver les tunnels pour protéger les hommes, parce que nous pensons que c'est beaucoup plus efficace, car le tunnel peut effectivement protéger les hommes, je pensais notamment au tronçon C2, alors que nous savons que le tunnel ne va pas protéger la nature pour tout un tas de raisons : les réglementations qui sont celles du Mont-blanc, les considérations qui tiennent au fait qu'il faut faire des échangeurs parce que sans cela il est inutile de faire l'autoroute, et que c'est plusieurs

centaines de mètres en amont et plusieurs centaines de mètres en aval qu'il faut mettre sous tranchée, c'est-à-dire en réalité déboiser.

Je terminerai en disant que les vociférations n'ont jamais fait avancer le débat et vous le savez. C'est pour cela que vous devriez cesser (*huées*).

Je crois simplement que si on ne fait rien, toutes vos craintes seront justifiées parce que cette pollution qui ne peut que s'accroître parce qu'elle ne sera pas maîtrisée, que vous le vouliez ou non, vous l'aurez sous vos fenêtres.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur RIBAUT.

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :

Je voudrais simplement dire à mes collègues maires, notamment d'Herblay, de Pierrelaye ou d'Achères, ou les autres, que nous n'avons aucune intention de leur imposer quoi que ce soit, d'abord nous n'en n'avons pas les moyens.

Dans ce débat public, si on prend les propositions du maître d'ouvrage dans le fuseau sud-est, je rappellerais quand même que sur quatre propositions, il y en a trois qui passeraient rive gauche, je ne parle pas des Yvelines pour le moment.

Effectivement, la ville d'Andrésy, par son Conseil Municipal, a fait le choix d'un tracé qui passe loin des populations, qui prend les trafics économiques, qui déleste au mieux la RN184 -je me base pour cela sur les rapports du maître d'ouvrage- et qui de plus permet de contourner Poissy ce qui d'ailleurs était un objectif qui n'était pas véritablement marqué dans le dossier du maître d'ouvrage.

A partir de là, on a étudié les différents tracés, y compris ceux qui passaient par Achères. On vient de parler du vert notamment, on a parlé du bleu, et je rappelle que le bleu, n'en déplaise à nos voisins, me paraissait être celui qui avec les études d'aménagement permettait de préserver au mieux les habitants et récupérait les trafics économiques.

Je voudrais dire aussi, cela me paraît important, que si nous ne cherchons pas ensemble des solutions, l'État les trouvera à notre place. Je ne crois pas que ce soit la meilleure stratégie à utiliser et c'est pour cela qu'après avoir participé à toutes les réunions de proximité et aux réunions thématiques, nous avons beaucoup travaillé en concertation notamment avec des élus, des associations, pour faire les conclusions suivantes :

La première, c'est que le tracé rouge, nous continuerons à le refuser fermement pour des raisons évidentes, il passe dans des zones urbanisées et on peut difficilement protéger les populations. On en a parlé dans plusieurs réunions avec le maître d'ouvrage et on sait très bien que les ouvrages qui seraient réalisés seraient extrêmement difficiles. Il y a eu ce soir des propositions d'amélioration mais elles ne sont pas suffisantes sur le terrain.

Le deuxième point, c'est qu'il récupère directement le trafic économique. On parle de transport fluvial, je suis tout à fait d'accord, mais le maire d'Achères nous parle de la

plate-forme multimodale, mais à partir d'une plate-forme multimodale il faut bien transporter. Ces transports se font à partir de camions.

La récupération des trafics de la RN184 et le délestage de la RN184 nous paraissent une priorité, même si on n'est pas directement concerné, on l'est dans les allées et venues qu'on peut faire à partir de la boucle de Chanteloup. Cela concerne effectivement beaucoup plus Éragny, Conflans et les autres communes qui sont à proximité.

Quand on parle du tracé vert, c'est un tracé que nous avons toujours qualifié d'inadmissible : il passe dans les zones urbanisées et objectivement, s'il doit y avoir un pont autoroutier qui repasse sur l'île de la dérivation ou sur l'île d'en bas, ce qui est lamentable sur le plan écologique, cela double le pont départemental, cela ne le remplace pas. Cela veut dire qu'on est en train de passer à deux ponts à deux fois trois voies (ou une fois six voies, comme vous voulez), celui de la dérivation et celui d'en bas. C'est du même acabit que le pont sur l'île de Migneaux si ce n'est pas pire.

D'autre part, le maire d'Achères l'a très bien souligné, comment peut-on faire arriver une autoroute qui vient d'un pont en surplomb parce que l'échangeur doit être hors des zones inondables ? C'est inimaginable à l'endroit où cela devrait arriver.

Pour ces raisons, on a pensé qu'une proposition pourrait être de passer sur la RD30, non pas en s'arrêtant à Achères, mais en allant jusqu'au carrefour du Technoparc qui est hors zone inondable PPRI. C'est une proposition qui permettrait effectivement d'avoir une RD30 requalifiée à deux fois une voie seulement parce qu'il faudra m'expliquer ce qui se passerait sur la RD30 au cas où l'A104 ne passerait pas tout près. Je crois qu'il était prévu qu'elle soit doublée. Un des moyens de ne pas doubler la RD30 ce pourrait être de faire passer l'autoroute en dessous.

Après toutes ces discussions, on s'est orienté vers une proposition qui était le tracé blanc, n'en déplaise aux gens du Val d'Oise à qui on n'impose rien du tout. La difficulté dans cette affaire, c'est qu'on sait très bien que 20 kilomètres de tunnel, c'est impossible. On pourrait tout mettre en tunnel, aussi bien sur la partie Éragny-Conflans, ou sur la partie Herblay, etc., mais en dehors des zones strictement urbanisées, il y a peut-être d'autres solutions possibles. C'est la raison pour laquelle nous proposons d'avoir une couverture sur Achères et ensuite juste un bout de forêt pour rejoindre l'A14.

C'est une proposition qui a la valeur de proposition.

M. JEAN BERGOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Monsieur Pierre CARDO, pouvez-vous nous donner votre opinion d'ensemble sur les problématiques qui ont été suggérées : faut-il traverser la Seine ?

M. PIERRE CARDO, DÉPUTÉ-MAIRE DE CHANTELOUP :

Je rappelle plusieurs éléments qui ont forgé notre pétition :

- le tracé rouge, tel qu'il est proposé pour l'instant ne correspond pas à ce que l'on pouvait en attendre. Il a été annulé plusieurs fois et dans ces conditions, le tracé rouge qui nous est présenté devrait comporter des modifications substantielles, ce qui n'est pas le cas puisqu'on retrouve sensiblement le même

tracé et à peu près les mêmes protections que lors des consultations précédentes ;

- c'est un tracé qui passe par un relief qui fait que l'organisation des protections est loin d'être évidente, cela a déjà été signalé au cours des débats ;
- c'est le tracé qui passe dans les zones les plus urbanisées, ce qui pose problème dans la mesure où a priori les conséquences sur les populations seront sans doute beaucoup plus difficiles à compenser que les éventuelles dégradations sur des espaces naturels qui peuvent toujours être, eux, reconstitués ;
- à ma connaissance, je ne parlerai pas du Val d'Oise puisque je n'y habite pas, en ce qui concerne les Yvelines, il me semble que par rapport à l'objectif de cette autoroute, sur le tracé rouge, l'autoroute ne dessert pas directement les centres économiques des Yvelines qui sont de l'autre côté de la Seine ;
- le problème du débouché du rouge, comme d'autres tracés d'ailleurs, c'est qu'il arrive à Orgeval sur un nœud qui a toujours été considéré comme assez énorme et difficile à dépêtrer .

Dans ces conditions, quelles sont les caractéristiques que doivent comporter les tracés sur lesquels on peut travailler sérieusement ?

Qu'ils passent dans les zones les moins urbanisées et qu'ils desservent des activités économiques. Si cette autoroute ne dessert pas les activités économiques, les trafics passeront de toute façon quelque part et pour l'instant c'est sur des réseaux secondaires.

Le ferroutage est tout à fait indispensable, j'espère qu'on pourra le développer encore plus, de même que la voie fluviale, mais le temps que tout cela se mette en place, la congestion de notre secteur continue à s'accroître et je ne pense pas qu'il soit souhaitable d'ajouter des bouchons, parce que pour ce qui est de la pollution, nous sommes déjà assez servis.

Il vaut mieux des axes routiers qui soient relativement fluides qu'une addition d'axes secondaires complètement saturés.

Je souhaite expliquer pour quelles raisons à une époque j'ai défendu un autre tracé. Je me suis retourné il y a plus de dix ans sur la DDE, alors qu'on ne parlait que du tracé rouge, pour savoir quel était le tracé historique. J'ai alors eu la surprise d'observer que le tracé historique n'était pas le rouge, mais que depuis plusieurs décennies, c'était en fait le bleu. C'est pour cette raison qu'à l'époque, j'étais d'ailleurs le seul, j'ai défendu le tracé bleu à quelques nuances près.

Je n'ai pas entendu grand chose de positif de la part des uns ou des autres, je me permets simplement d'observer que le tracé rouge est un tracé qui passe dans les zones les plus urbanisées et qu'il ne répond pas aux exigences qui ont été données, à savoir d'une part qu'il doit être substantiellement différent, deuxièmement qu'il est relativement loin des zones naturelles et que troisièmement, il est relativement éloigné des zones d'activité économique. Pour ce qui est de la traversée de la Seine, je pense que de transformer la liaison entre Achères et Andrésy en liaison autoroutière posera

un problème sérieux car elle ne correspondra pas à cette liaison Pont de Triel-Pont d'Achères qui est nécessaire pour drainer correctement toute la ville de Chanteloup.

Chaque fois qu'un maire a proposé un tracé, il s'est fait secouer par les autres. On me dit qu'on doit se prononcer sur le sien et éviter de proposer un tracé chez les autres. Je viens de rappeler pour quelles raisons normalement le rouge ne peut pas passer là où il est prévu. Dans ces conditions, je maintiens que ce sont les tracés qui passent dans les zones les moins urbanisées et qui desservent les zones d'activité qui doivent être retenus.

Je vois un tracé bleu qui mérite des aménagements qui vraisemblablement pourrait convenir.

Je vois que le tracé qui passe par le Vexin n'est pas adapté dans la mesure où il ne dessert aucune zone d'activité économique, et qui plus est c'est une radiale qui ne peut pas correspondre à la fonction d'une rocade. En plus, on se retrouve complètement à l'ouest ce qui est totalement éloigné de l'objectif qui est de rejoindre Saint-Quentin.

Vous êtes sur une autre rocade avec le F13 qui permettra d'éviter que la Francilienne soit saturée à terme par les camions, dans la mesure où cela reliera l'A10 et l'A11 et permettra de passer vers le Nord.

En ce qui concerne les autres tracés, j'ai découvert le jaune et le blanc récemment. Le jaune, proposé par l'Association pour la Protection des Sites Orgevalais, me paraît assez intéressant mais il est onéreux. Ceci dit, est-ce que pour arriver à passer dans notre région, compte tenu du temps qu'on a perdu et des conséquences dramatiques que cela peut causer aux habitants, est-ce qu'il ne faut pas quand même y mettre le paquet si vraiment on décide de faire cette autoroute ?

La forêt n'est pas une zone d'activité économique, par contre en ce qui concerne Peugeot, le Technoparc, le futur port autonome, il me semble que si on veut réellement une multimodalité, cela veut dire le fer, l'eau, cela va permettre de redévelopper toute la SNCF sur Achères et d'autre part, il faut bien un système routier adapté. C'est le cas effectivement.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Je constate au fur et à mesure de ce débat, que la patate chaude passe. J'ai écouté attentivement ce que disait mon collègue de Saint-Germain et je note en constatant que le tracé rouge est le plus contesté par les populations et qu'il craint évidemment pour le tracé bleu, j'entends aujourd'hui : pourquoi pas le tracé vert ? C'est la première fois que je l'entends, les choses évoluent et c'est intéressant. En tout cas, j'ai bien fait de venir, en tout cas je le note.

Je parle de la position de la ville de Saint-Germain.

Je voudrais simplement dire, Monsieur LAMY, que s'il n'est pas acceptable en Forêt de Saint-Germain d'avoir une rocade qui coûterait 15 hectares de forêt, ce n'est pas non plus acceptable à Achères et que la Plaine d'Achères ne serait pas au territoire de Saint-Germain, en tout cas ce qui appartient à Saint-Germain, c'est-à-dire à la RN184. Je partage ce qui a été dit sur l'impact que pourrait avoir la traversée d'une autoroute, nous l'avons dit nous-mêmes, mais la plaine ne s'arrête pas là, elle va au-delà de la

RN184, à l'ouest de la RN184 sur Achères. Sur Achères, certes, la RD 00 traverse des zones d'activité économique, mais traverse aussi des habitations, et cette départementale a pour nous vocation à redevenir, je le répète, un boulevard urbain, une autoroute souterraine tranchant tout ce qu'on peut imaginer, dans une ville recentrée sur elle-même par sa reconquête du fleuve, et puis elle traverse des habitations. Il y a aussi des zones vertes que nous souhaitons aménager pour le bien-être des Achérois.

Quant au tracé blanc, là aussi, je dirai le déni au Maire d'Andrésy de venir s'intéresser à ce qui se passe sur Achères. D'ailleurs, j'ai même l'impression que la ville d'Andrésy travaille beaucoup avec la Commission du Débat Public et qu'il y a un travail qui se fait en permanence et peut-être au siège même de la Commission.

Évidemment, je suis d'accord pour se méfier des rumeurs, mais il n'y a pas de fumée sans feu et j'ai entendu dire que même le Maire d'Achères serait favorable au tracé blanc. Non. Le Maire d'Achères n'est pas favorable au tracé blanc et je pose la question au maître d'ouvrage, à l'Etat : comment réaliser cette sortie d'autoroute au rond-point du Technoparc pour reprendre ensuite la RD30 et se retourner pour aller vers Peugeot, puisque c'est Peugeot qu'on veut desservir ?

Comment peut-on réaliser à cet endroit cet ouvrage sans spolier toutes les habitations qui sont autour ? Je ne vois pas un débouché d'autoroute au rond-point du Technoparc. Si c'est avant Achères, il n'y a plus de jardins familiaux, eh oui les jardins familiaux sont aussi des zones urbanisées. Le projet mordra forcément sur les jardins familiaux qui sont juste au pied des immeubles HLM qui sont bien contents d'avoir un petit lopin de terre, même si on doit régler des problèmes de pollution, mais on s'y emploie. En tout cas, ils ont toute leur utilité.

Qu'on m'explique sur ce tracé blanc, comment on pourrait réaliser cet ouvrage ?

En tout cas, nous y sommes opposés. J'ai l'impression que si je parle du tracé Nord-Ouest, on sera un ou deux, on est de plus isolés pour dire qu'il y a peut-être une solution au Nord-Ouest de Cergy. Progressivement, un consensus se fait pour dire : « pas chez moi mais chez le voisin, mais pas trop loin ».

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il y avait d'abord dans la salle une question s'adressant à Monsieur Pierre CARDO, pouvez-vous la formuler ?

HABITANT D'ORGEVAL:

Monsieur CARDO évoquait le problème de la liaison Est-ouest. Où va le flot ?

M. PIERRE CARDO, DEPUTE-MAIRE DECHANTELOUP :

Le Pont d'Achères, c'est d'abord le pont départemental qui arrivera le mieux à régler le contournement de Poissy et la saturation du pont actuel de Poissy.

La liaison entre le Pont d'Achères et le Pont de Triel est prévue depuis longtemps dans le schéma directeur du SDRIF et permet effectivement de desservir les zones d'activité et de faciliter les liaisons sans utiliser les axes secondaires qui sont relativement inadaptés.

Après le Pont de Triel à l'ouest, il s'agit de faire en sorte que nous ayons en sortie de la départementale qui monte du côté de Habitat qu'il y ait un dernier échangeur permettant de rejoindre l'A13, parce qu'actuellement c'est bouchonné et nous sommes obligés de reprendre la RD13 qui est totalement inadaptée.

M. EMMANUEL LAMY, MAIRE DE SAINT-GERMAIN :

Très brièvement, je regrette (*huées*) la réaction de mon collègue d'Achères. S'il m'avait écouté, il aurait compris que je m'interdisais au contraire de trancher et de dire que c'était à Achères qu'il fallait que l'autoroute passe, mais il ne m'a pas écouté, il s'est emporté.

D'autre part, je voudrais également lui dire que pour la même raison, je m'interdis de parler de la Plaine à Achères parce que je ne suis pas sur le territoire de ma commune. Ce qu'il a pris pour des agressions, c'était au contraire des précautions d'usage normales entre maires.

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :

Je ne voudrais pas laisser dire que parce qu'Andrésy s'est vraiment occupée du problème et a beaucoup travaillé, il y a une collusion avec la Commission Particulière du Débat Public. Mon cher collègue, je trouve que tu aurais pu travailler autant qu'Andrésy avec la Commission, ce n'était pas du tout interdit.

D'autre part, j'ajouterais que le tracé vert que nous avons combattu depuis le début, vous pouvez reprendre les interventions, était proposé par le maître d'ouvrage dans le cadre du Débat Public et il est bien pire que le tracé blanc. On l'a combattu parce qu'il fallait le combattre, qu'il est absolument inadmissible et que le tracé blanc n'est pas du tout de la même nature pour Achères. Si on a du nouveau dans la Commission, la ville d'Andrésy a vraiment pris sa part.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je voudrais confirmer ce que vient de dire le Maire d'Andrésy : la Commission Particulière du Débat Public est totalement indépendante dans ce débat, elle a accueilli les tracés soumis par le maître d'ouvrage, elle accueille les idées qui se présentent, on les examine, mais il n'y a, avec évidence, aucune collusion, ni aucune tentative de faire émerger une solution consensuelle. C'est le Maire d'Andrésy qui a fait une proposition que nous incluons dans nos réflexions sur le débat.

M. YANNICK TASSET, MAIRE D'ORGEVAL :

J'avoue que je me distinguerai de mes collègues parce que je n'ai pas envie de proposer une solution alternative. Comme vous le savez, je suis toujours opposé aux quatre tracés puisqu'ils arrivent tous les quatre à Orgeval et que jusqu'à preuve du contraire, le problème d'Orgeval n'a pas été résolu.

Cependant, je comprends la position de mes collègues puisque, je vous le rappelle, nous avons été élus maires pour défendre nos populations, et ce que font mes collègues aujourd'hui, ce n'est jamais que défendre leurs populations et ils ont été élus pour cela.

Ceci étant dit, je verserai au Débat toujours la même demande, à savoir que dans ce projet que l'on dit « bouclage » et je vous rappelle que je suis contre ce terme parce que pour moi il ne s'agit pas d'un bouclage, il s'agit d'un petit barreau qui va de Méry à Orgeval, il convient pour essayer de le faire fonctionner, si un jour il fonctionne, d'intégrer l'élargissement de l'A13 à ce projet. Je demande, comme l'a fait Monsieur FAIST tout à l'heure, que l'élargissement de l'A13 puisse être inscrit au SDRIF, car sans élargissement, le système ne fonctionne pas.

Par ailleurs, je remarque que ce débat aura eu le mérite de présenter des solutions alternatives non pas autoroutières mais en termes de transports, à savoir de ferroutage, de transport sur la Seine et également de relance de la tangentielle ouest. Je regrette que ce soit dans vingt ans, mais j'espère que ce sera avant vingt ans, et je considère que ce Débat aura au moins servi à cela. Notre région n'en peut plus de cette circulation et il convient de trouver des alternatives à la circulation autoroutière ou routière.

Nous sommes là pour défendre les hommes et je m'étais laissé un peu aller vers un choix du tracé bleu lors de la réunion de Saint-Germain parce que ce tracé bleu, pour moi, était celui qui défendait le mieux les hommes puisqu'il est proposé en tunnel sous la forêt, et je n'ai pas encore compris en quoi un tunnel peut abîmer une forêt.

Puisqu'il s'agit d'avoir un petit penchant pour un tracé quelconque, j'avoue que le blanc et le jaune – mais je suis peut-être de parti pris puisqu'il est proposé par une association orgevalaise – sont les seuls tracés qui se soient intéressés au devenir sur l'autoroute A13.

M. JEAN-PIERRE HOULLEMARE, MAIRE DE TRIEL :

A Triel, nous avons observé que des gens avaient l'intention de faire passer un trafic autoroutier par une départementale, puis par une autre départementale, et donc d'augmenter encore la saturation de l'ensemble du circuit.

Je voudrais vous rappeler ce que disait un homme qui était sensé, qui connaissait bien la région, c'était l'ancien Président du Conseil Général. Franck BOROTRA disait : comment voulez-vous que les voitures circulent -celles qui sont construites comme vous dites par PSA ou par Renault -puisque'il n'y a pas assez de mètres carrés de voiries pour que ces voitures puissent bouger ? C'est le problème, et quoi que vous fassiez, quoi que vous disiez, pour ceux qui sont en train de défendre ces types d'arguments que nous connaissons : ni le transport fluvial, ni le ferroutage, ni les tangentielles ne vont régler demain le problème.

Aujourd'hui, la population est saturée, les routes sont saturées, la population est saturée de pollution, et il vaut mieux protéger les humains que les arbres et les champs. Je respecte tout à fait la position d'Emmanuel LAMY qui veut défendre une très belle forêt, mais je pense qu'il faut absolument faire la part des choses entre la lisière de la forêt, qui tous les ans d'ailleurs gagne du terrain ce que l'on oublie, la forêt en Île-de-France se développe, et ce qui concerne la réalité de nos problèmes. La solution passe par la réalisation de ces mètres carrés de voiries qui nous manquent.

Monsieur le Président, ce que je voudrais juste dire, c'est qu'il apparaît dans les propositions des uns et des autres une solution hybride qui fait passer le soi-disant bouclage par le nouveau Pont de Triel et le futur Pont d'Achères qui est à l'horizon peut-être d'une décennie. Le pont d'Achères est réalisé et la voie que doit emprunter le

trafic, c'est la RD190 que le Conseil Général a déjà prévu de doubler en la faisant passer à deux fois deux voies. Aujourd'hui, elle est totalement saturée aux heures de pointe, on va au pas depuis Triel jusqu'à Carrières.

A partir du moment où vous voulez faire passer le trafic de grands déplacements, le trafic autoroutier, par des départementales, vous ne résolvez pas le problème. Il faut en être conscient et ce n'est pas comme cela que vous allez résoudre le rééquilibrage entre l'habitat et le travail.

Il faut limiter les déplacements, permettre aux entreprises de s'installer auprès des habitations. Il faut que demain chacun puisse aller travailler au plus près de chez lui dans notre région.

Je ne donnerai pas la solution, je ne voudrais pas donner mon avis sur ce qu'il faut faire, le maître d'ouvrage est ici pour le faire.

Ce que nous savons, c'est ce dont nous ne voulons pas. Nous ne voulons pas du tracé rouge. Nous ne voulons pas du tracé noir. Nous ne voulons pas du tracé vert. Nous sommes d'accord pour étudier un tracé qui soit au plus près des objectifs du bleu et du blanc.

M. PIERRE MORANGE, DEPUTE MAIRE DE CHAMBOURCY :

Merci de me donner la parole au sein de cette Commission Particulière du Débat Public, qui comme son nom l'indique nécessite que pour débattre, il faut s'écouter, et pour s'écouter, il faut se respecter, en sachant que le but de ces différentes réunions s'inscrit dans la lettre de mission précise qui vous a été définie par le gouvernement, qui vise à recueillir les différentes opinions et les propos concernant les différents tracés qui ont été prédéfinis officiellement.

Je ne me permettrais pas de rappeler les cinq tracés principaux que tout le monde a en tête. Je me permettrais tout simplement de vous rappeler ce que nous savons déjà, c'est-à-dire que la situation actuelle est marquée par l'urgence, qu'elle est insupportable pour tous les riverains que vous êtes, pour les automobilistes que vous êtes et qu'en termes de développements économique et démographique, l'espace se trouve à l'ouest. Ce sont des réalités que personne ne peut contester.

Ma position en tant que Maire de Chambourcy, et je regarde avec une grande attention l'extrême sollicitude de certains à l'égard de cette petite commune de Chambourcy puisque certains tracés alternatifs proposent des occupations du sol chambourcien. Je m'exprimerai aussi au travers de ma position de Député, et c'est la raison pour laquelle j'émettrai des avis concernant ces différents tracés. Je vous propose de les écouter comme je vous ai écoutés respectueusement.

Sur les tracés bleu ou noir sur lesquels je me suis déjà exprimé dans la mesure où ils constituent tout à la fois une contradiction par rapport aux objectifs principaux puisqu'ils s'écartent de ce fuseau Ouest et je considère qu'en effet, ils n'y répondent pas aux différents principes.

Sur le premier point, au-delà de l'atteinte au patrimoine forestier qui est inacceptable, et qu'il ne faut en aucun cas opposer aux intérêts des individus, sachant que les uns et les autres sont indissociables, je me permets de souligner une réflexion technique.

Que ce soit les tracés bleu, noir, blanc ou jaune, il est évoqué –je parle sous le contrôle de Monsieur DEBARLE– des notions de tunnel semble-t-il.

Sous le contrôle de Monsieur DEBARLE, notamment lors de la réunion de Saint-Germain en Laye, il nous a été dit qu'un tunnel se trouvait à une quarantaine de mètres de profondeur. C'est la raison pour laquelle, fort de ce principe, il faut en tirer les conclusions au titre des pentes qui seraient issues et des trémies de sortie que cela nécessiterait par rapport à la profondeur des ouvrages enfouis, et d'en tirer les conséquences quand ils ont pour objet de venir se greffer soit sur les différentes structures autoroutières, en l'occurrence l'A14 de Chambourcy, de passer sous la RD190, de sortir au travers d'un certain nombre d'échangeurs. J'avoue trouver une contradiction technique, au-delà des prises de position des uns et des autres.

En ce qui concerne la faisabilité, entre une position affichée d'ouvrages enterrés mais qui se doivent de ressortir bien évidemment pour se connecter au travers d'un certain nombre d'échangeurs et les articulations avec l'A14.

Enfin, je me permets de souligner que l'A14 accueille actuellement plus de 30 000 véhicules par jour, que l'A104 –c'est la réalité, ce sont les chiffres de Monsieur DEBARLE– toujours sous le contrôle de l'ensemble de l'assistance, elle, est supposée accueillir 100 000 véhicules par jour. Il y a tout de même, là encore, une incohérence en ce qui concerne les différentes capacités d'accueil des uns et des autres.

Enfin, je ne voudrais pas qu'on oppose les transports collectifs et les transports individuels. Les deux sont complémentaires. Dire que l'on va substituer l'A104 à des transports collectifs, ferroviaires, fluviaux ou autre, n'a aucun sens. Les deux sont essentiels.

Je voudrais souligner, au-delà des contradictions techniques de ces différents tracés que j'évoquais, le fait que de toute façon, dans tous les cas de figure, ils convergent tous sur la commune d'Orgeval. C'est bien la raison pour laquelle, là encore, ce projet n'est pas satisfaisant et n'est pas acceptable. Orgeval est au bout de l'entonnoir et on voit bien qu'il n'y a pas de cohérence puisqu'il n'y a pas de prolongement à cette autoroute A104.

Pour en terminer, en tant que Député, je voulais non seulement évoquer le fait que les différents tracés ne répondent pas aux objectifs principaux, mais qu'en ce qui concerne le tracé vert, j'ai pris position de façon officielle en disant que j'y étais totalement opposé. J'y suis opposé tout simplement parce que la commune d'Achères n'a pas à faire les frais d'un saucissonnage de son territoire à cause d'une incapacité à anticiper l'avenir et l'évolution urbanistique de l'ensemble de la région, et notamment du Val de Seine.

Je tenais à vous dire tout cela, en sachant que sur ma position officielle en tant que Maire de Chambourcy, en tant que Député, je l'ai dit et je le répète, j'ai toujours respecté vos différences. Je suis partisan du tracé rouge (*huées*) en précisant qu'il est insuffisant en ce qui concerne un certain nombre d'aménagements qui ont été réclamés et d'ailleurs soulignés par Pierre CARDO.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Messieurs, je vous remercie infiniment. Cela ne va pas être facile de dégager une vision d'ensemble des arguments qui viennent d'être échangés. Est-ce que du côté du

maître d'ouvrage, on souhaite faire une intervention à cet instant ? Nous aurons ensuite les interventions des associations. Sur la profondeur des tunnels, Monsieur DEBARLE ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

La profondeur des tunnels est entre une fois et demie et deux fois le diamètre des tunnels, donc entre 25 et 30 mètres.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

(chahut du public)

A ce stade du débat, je dirai quelques mots sur l'ensemble des propositions, soit de combinaisons de morceaux de tracés, soit de morceaux de tracés nouveaux.

Pour le maître d'ouvrage qui a provoqué ce débat public en saisissant la CPDP, c'est vrai que le fondement de ce qui fera la décision du Ministre, c'est naturellement le compte rendu que fera de l'ensemble de ces débats la Commission Particulière du Débat Public. C'est le sens de ce débat engagé depuis maintenant trois mois.

Par rapport aux différents tracés déposés au travers de cahiers d'acteurs, nous avons essayé, comme nous nous y étions engagés, de fournir un chiffrage approximatif, il n'est pas possible en huit jours ou en quinze jours de faire une étude de nouveaux tracés aussi détaillée que ce que nous avons fait sur ce qui était proposé avec les tracés des différentes couleurs.

Je pense à la question de Monsieur OUTREMAN tout à l'heure au sujet de l'échangeur sur le tracé blanc au niveau du Technoparc, je dois reconnaître que nous ne sommes pas capables de répondre à l'heure actuelle sur un tracé d'échangeur ou sur une section nouvelle présentés aujourd'hui au débat. Nous nous sommes engagés à fournir un chiffrage rapide pour permettre une comparaison financière entre les différentes propositions, soit celles qui étaient dans le dossier, soit des variantes sur des parties de tracés qui sont dans le dossier, soit sur des tracés complètement nouveaux.

Sur ces bases-là, un certain nombre de choses sont dites. Le dossier ne s'appelle pas « bouclage de la Francilienne », il s'agit d'un « prolongement de la Francilienne de Méry à Orgeval ».

Pour le moment, je m'en remets à la Commission Particulière du Débat Public pour les questions qui sont posées, comme l'élargissement de l'A13, le Ministre prendra en compte les conclusions que lui fournira la Commission Particulière du Débat Public.

De la même manière, on parle beaucoup de ferroutage, le Ministre réfléchira aux conclusions qui lui seront apportées sur le sujet. Les collectivités locales et le Conseil Général souhaitent que la tangentielle Ouest ne soit pas utilisée par le fret, si elle était rouverte.

Même si c'est la remarque qui ne fera peut-être pas le plus plaisir, il est clair que la question du financement, si un choix est opéré, se posera. Ce n'est pas la peine qu'on se raconte d'histoires.

Les deux dernières infrastructures réalisées dans l'Ouest de Paris, sont l'A14 et je ne reviens pas sur le débat des terrasses de Saint-Germain et le tunnel réalisé, et la dernière, en cours de réalisation, qui sera livrée l'année prochaine, est l'A86 Ouest qui va relier l'A86 au sud de Versailles à Rueil par deux tunnels, qui ont une émergence au niveau de l'échangeur avec l'A13.

Finalement, c'est bien par-là que se termine le bouclage de l'A86 et que s'est réalisée l'A14, avec la prise en compte, tout à fait compréhensible, de solutions naturellement enterrées et chères.

Ces deux dernières infrastructures, de par leur coût, sont réalisées à péage.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Maintenant, j'aimerais entendre AndréSy Qualité pour Tous.

(Des auditeurs se plaignent que les élus soient partis et ne puissent entendre leurs revendications).

Il est important que ce soit la Commission Particulière du Débat Public qui vous entende. C'est nous qui faisons le compte rendu.

M. IAN ROBERTSON, ANDRESY QUALITE POUR TOUS :

Nous avons fait une présentation au nom de nombreuses entités qui représentent des dizaines de milliers de personnes de tous horizons confondus : Val d'Oise, Yvelines, Rive Gauche, Rive Droite.

A l'origine, nous allions faire une présentation au nom de « AndréSy Qualité Pour Tous », et au fur et à mesure de nos discussions avec de nombreuses associations, nous avons décidé de faire cette présentation au nom de nombreuses associations de diverses communes.

Nous voudrions parler d'un autre projet : « vivons autrement sans l'A104 ».

Pourquoi avons-nous mené cette réflexion ? Si on construit une autoroute, elle sera vite saturée. Beaucoup de personnes ici le savent et le maître d'ouvrage également. Nous citons ici l'exemple de Méry-sur-Oise et Roissy. Beaucoup d'entre nous savent qu'aux heures de pointe ce tronçon est saturé.

Ensuite, viennent tous les arguments écologiques. Il est indéniable que les voitures produisent trop de gaz à effets de serre. Ils vont peut-être être réduits, mais toutes les études montrent qu'il y a de graves problèmes de climat.

Si l'on prend l'exemple de la mer, d'ici une ou deux générations, le niveau de la mer augmentera d'au moins un mètre. C'est une réalité, dont j'aimerais que l'on tienne compte.

Nous avons beaucoup parlé de transports en commun, de fluvial, de train, de vélo, et nous n'avons pas eu une présentation d'alternative à l'autoroute. Toutes les discussions tournent autour des solutions autoroutières.

Monsieur BAANDERS , expert du maître d'ouvrage, a conclu que la modélisation du maître d'ouvrage n'était pas multimodale, et n'a pas traité les transports autres que la route. C'est un grave problème.

De plus, l'expert a estimé que l'autoroute allait déplacer un bouchon à Orgeval.

En parlant du fret, nous avons entendu la dernière fois ou le 30 mai que l'Oise serait aménagée pour recevoir le grand gabarit. Le volume transporté par la Seine et l'Oise va augmenter.

RFF a expliqué que depuis des années le transport de fret par rail a diminué. Il nous a donné les raisons pour lesquelles le fret sera de plus en plus transporté par le rail à partir de maintenant.

Les chiffres du maître d'ouvrage en terme d'évolution du volume montrent que d'ici 2020 le nombre de poids lourds va baisser de 7 %.

Si le nombre de poids lourds baisse, nous voyons mal comment on peut conclure qu'il faudrait une autoroute.

Je reprends les chiffres du maître d'ouvrage : 4 millions de déplacements par jour et leur répartition. 70 % restent dans la zone d'étude, 59 % en voitures, 14 % en transports en commun.

Globalement, le maître d'ouvrage conclut que la population en Île-de-France va augmenter de 10 %.

Nous n'avons pas abordé dans ce débat la réduction des déplacements en voiture, pour qu'il passe de 6 déplacements sur 10 à 5 sur 10. Il ne nous semble pas que cette idée soit utopique. Nous n'avons pas entendu de propositions en ce sens au cours de ce débat sur les transports en commun.

Sur les diagnostics de déplacements, le maître d'ouvrage indique que le nombre de services est globalement bon aux heures de pointe, sauf pour les communes de la rive gauche : les Mureaux, Triel, Chanteloup-les-Vignes, Andrésy et Maurecourt. Le même constat est fait dans un autre document.

Pour la SNCF, selon les citoyens, dans les communes citées il faudrait doubler le nombre de trains qui sont bondés aux heures de pointe. Le maître d'ouvrage a indiqué ce soir que c'était un autre département de l'État. Cela ne nous intéresse pas, c'est bien l'État qui doit coordonner les transports ferrés, fluviaux et routiers.

Monsieur le maître d'ouvrage, pouvez-vous contacter vos voisins et faire une étude d'ensemble qui englobe la route, le train, le fluvial ?

On peut aussi parler des RER des autres communes. Tous ceux qui prennent le RER aux heures de pointe savent très bien que sur la ligne de Cergy, et peut-être dans une moindre mesure Poissy, les RER sont bondés. Faites quelque chose : doubler les trains ou mettez-en plus, et il y aura moins de déplacements en voitures.

Nous avons entendu parler de tangentielle Ouest, et nous en parlons à chaque réunion. Le 30 mai, une longue présentation a été faite et toutes les raisons données pour lesquelles on ne peut pas réaliser ce chemin ferroviaire.

Arrêtez de nous donner les raisons pour lesquelles on ne peut pas la faire, mais dites-nous comment on peut compléter cet ouvrage !

Nous ne sommes pas en mesure de faire des études détaillées, mais d'après nos calculs, cela représente plusieurs dizaines de milliers de déplacements par jour en moins en voitures.

Même si nous n'avons guère entendu de propos sur les modes alternatifs, ils représentent néanmoins 27 % des trajets. Dans de nombreuses communes de cette région, nous ne sommes pas encouragés pour voyager à deux roues (moto ou vélo).

Nous avons entendu de nombreuses interventions des communes, mais pas de synergie entre les communes et le maître d'ouvrage sur l'augmentation des déplacements en deux-roues.

Pour se rendre à pieds à Fin d'Oise, c'est le parcours du combattant et des personnes se mettent en danger tous les jours. Au lieu de parler de l'amélioration des déplacements à pieds, il faut agir.

Nous avons l'impression que les services de bus ne sont pas destinés à véhiculer des personnes, car ils se déplacent souvent à vide. Il faut que les bus correspondent aux besoins des usagers. Il faut imaginer des bus de taille réduite, penser aux taxis collectifs.

Cela représenterait des milliers de déplacements en moins ; ce dont nous n'avons pas entendu parler dans les études présentées jusque là.

Nous n'avons pas détaillé les routes, justement car nous ne voulions pas proposer une autoroute. D'abord, il faut identifier les vrais problèmes. Depuis quatre mois, nous entendons que cette région est saturée, et c'est totalement faux.

Si l'on fait abstraction de l'A15 et de l'A13, et en partie de la RN184, il n'y a qu'aux heures de pointe où l'on rencontre un problème.

Peut-on d'abord identifier les problèmes ?

Je vous montre deux photos citées depuis quatre mois à plusieurs reprises : une de Poissy prise à 18 heures. J'ai vu des photos de cet endroit, totalement bouché, dans d'autres brochures. Parfois, ce secteur est bouché, mais ce n'est pas toujours le cas. Poissy n'est pas une ville totalement embouteillée.

Idem à Andrésy, le pont qui traverse l'Oise est rarement bouché (pas plus de trois quarts d'heure matin et soir).

En conclusion, et je ne peux parler aux nombreux maires qui sont déjà partis, je remercie ceux qui restent en leur demandant d'écouter les citoyens.

Nous venons depuis trois heures de vivre un débat entre une quinzaine de maires, qui ont même osé nous demander de nous taire et de les écouter.

Pour une fois, messieurs ou mesdames les maires, pouvez-vous écouter les gens qui habitent chez vous ? Il y a des pétitions dans plusieurs villes. On n'en a pas entendu

parler à Andrésy. Dans la seule consultation qui a été faite, 92,5 % des gens à Andrésy ont dit « non à l'autoroute », toutes couleurs confondues.

Monsieur le Maître d'ouvrage, pouvez-vous utiliser une autre approche que celle d'il y a 40 ans, une approche du 21^{ème} siècle ?

A tous les tracés proposés aujourd'hui (blanc, noir, jaune...), on peut peut-être trouver un moyen de vivre sans l'autoroute A104. Pour cela, il faudrait chercher tous ensemble une vraie solution.

M. SEBASTIEN LANZA, SPIM, POISSY :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs, nous arrivons aujourd'hui à un tournant du débat, car nous discutons ce soir des différentes options de tracés : les officielles, les alternatives, les combinatoires.

A notre sens, cela ne peut se faire correctement que si l'on tient compte de l'ensemble des arguments avancés jusque là et des points actés au cours des trois mois de débat.

Lors de la cérémonie d'ouverture du 8 mars 2006, les populations se sont massivement opposées à tout tracé en zone urbanisée. Le SPIM a toujours été solidaire de cette position.

A l'issue des débats, après trois mois, et compte tenu des multiples arguments qui ont été avancés dans les nombreuses réunions (nous avons quasiment participé à toutes), il apparaît maintenant clairement que les hypothèses de tracé urbain, en particulier rouge et vert, sont devenues plus que jamais inacceptables.

Quant au tracé bleu, sa proximité avec l'Est de notre ville constitue un risque, que nous ne pouvons pas non plus admettre.

Nous nous opposons donc à tout tracé en zone urbaine et en particulier pour ce qui concerne le SPIM au tracé S1, inefficace, destructeur et dangereux.

Les débats ont démontré que ce tracé était inefficace, car tout tracé en rive droite qui traverserait la Seine au-dessus de l'île de Migneaux pour finir dans l'A13 à Orgeval créerait un gigantesque bouchon sur tout le sud de la zone d'études, dont les conséquences s'étendraient jusqu'aux Ullis et la RN118.

Ces tracés ne préserveraient même pas l'A14, qui verrait de toute façon son trafic doubler. Techniquement, ce tracé pourtant vieux de 40 ans ne se ferait pas plus vite que les autres, selon le maître d'ouvrage.

De notre côté, nous disons qu'il subirait de tels assauts juridiques qu'en fait dans 20 ans, les premiers coups de pioches ne pourraient toujours pas être donnés.

En matière de déviation de Poissy, ce tracé S1 (rouge vert) serait totalement inepte. D'un côté, il apporterait un flot supplémentaire de 38 millions de véhicules par an sur la ville, et en contrepartie de quoi ? Les véhicules particuliers sur la RD153 (celle de la collégiale) passeraient seulement de 9,9 millions à 9,4 millions de véhicules par an. Génial ! C'est absolument dérisoire.

Concernant les camions, ce tracé multiplierait par quatre leur nombre sur le pont de Poissy.

En cumul sur le pont de Poissy et sur la RD153, la décharge de camions par le tracé noir sera 5,4 fois meilleure que par le tracé rouge. C'est normal, car les zones économiques sont situées en rive gauche et ce tracé S1 passe en rive droite.

C'est pourquoi, la réunion thématique sur l'économie n'a pas réussi à démontrer son utilité. Ce tracé est donc totalement inefficace.

Ce tracé S1 n'est pas seulement inefficace, mais aussi destructeur et nuisible. Ces tracés en rive droite ont les reliefs les plus forts, ce qui rend leur intégration impossible, et même leur passage impossible sans détruire les sites.

Ils obligerait à anéantir à jamais les paysages rares, ceux qui les jalonnent, et ils emporteraient avec eux des espèces protégées. Ils détruiraient le bien commun précieux que sont les derniers espaces verts urbains, ainsi que des lieux chargés d'histoire, et cela du Nord au Sud.

Le tracé vert, quant à lui, défigurerait complètement la Seine avec trois franchissements alors qu'un seul pourrait éventuellement suffire.

En passant à la verticale du périmètre de protection de la nappe phréatique, le tracé S1 ferait courir un risque sur les champs captants de Poissy, et donc sur l'eau potable de la ville.

En obligeant l'édification de merlons à 90° du lit de la Seine, le tracé S1 jouerait avec le feu en cas de crue centennale ou supérieure.

C'est sans vous parler du bruit qu'il générerait et de l'effet de tambour sur le viaduc. Mais, surtout ce tracé serait parfaitement dangereux. La dernière réunion thématique pollution de l'air l'a clairement démontré.

En France, la promiscuité entre les populations et la pollution du trafic routier tue chaque année près de 18 000 personnes et génère 13,6 millions jours de restriction d'activités ; d'après l'expert de la Commission Particulière du Débat Public.

Il est donc absolument inacceptable d'envisager tout tracé qui toucherait les zones urbaines. Or, les abords du tracé S1 se sont fortement urbanisés depuis 40 ans. A Poissy 6 700 résidents et 6 800 scolaires vivent dans la bande d'un kilomètre de part et d'autre, et ceci sans compter les lieux d'hébergement temporaire, comme les hôpitaux, cliniques et maisons de retraite.

Les habitants vivraient à moins de 50 mètres de ces 6 voies autoroutières. Le quotidien du médecin de mercredi leur prônait 70 % de risques de mortalité supplémentaires.

Tout cela, sans compter la rugosité du site, le relief particulier comme l'effet de cuvette de Poissy, la fraîcheur de la Seine qui retient les gaz au niveau du sol. Tous ces paramètres n'ont pas été intégrés dans les études de pollution présentées, ou encore le vent dominant qui rebat la pollution sur des dizaines de milliers d'habitants de la Ville.

L'ajout de 38 millions de véhicules par an serait d'autant plus dangereux que la ville connaît déjà des pics de pollution inquiétants et durables. On aurait bien aimé voir Monsieur MASDEU-ARUS pour nous en parler.

Nous avons entamé, il y a trois mois, ce débat en invoquant le principe de précaution. Or, nous savons aujourd'hui que la construction d'une autoroute en zone urbaine représente en fait un danger avéré pour les riverains. La responsabilité de l'État est donc pleinement engagée.

Et maintenant : quelle est notre position ?

A l'issue des débats, on a eu beau chercher, on n'a toujours pas été convaincu de l'utilité de l'autoroute d'une part, et d'autre part on n'a pas été convaincu que le véritable bouclage de la Francilienne ne situe pas dans le fuseau Nord-Ouest ; autrement dit à l'extérieur de la banlieue parisienne ; ce qui était sa mission initiale de contournement des zones urbaines de la région Île-de-France.

Nous n'avons toujours pas reçu de réponse de l'État sur les solutions de bouclage au-delà de Poissy Orgeval.

Dernier point, nous restons convaincus que la réponse à un problème de circulation locale pour notre ville doit se trouver dans des solutions locales, plutôt que dans la construction d'une autoroute à vocation interrégionale et internationale. Ce n'est certainement pas une autoroute qui passerait par le pont d'Achères et par le pont de Triel.

Si un tracé alternatif devait être étudié dans le fuseau Sud-Est, la préoccupation majeure de la Commission Particulière du Débat Public devrait être de retenir le tracé qui garantit la sauvegarde des populations.

Il appartient certes à l'État d'étudier la faisabilité de nouveaux tracés inodores, inaudibles et invisibles pour les populations.

Depuis 40 ans, la région s'est largement urbanisée. Si une telle solution était possible, elle devrait donc d'une part se réaliser dans les régions les moins urbanisées, et d'autre part ne pas engorger l'échangeur de Poissy Orgeval, et évidemment préparer les conditions d'un futur bouclage efficace et inoffensif.

Il apparaît donc que cette éventuelle solution pourrait se situer en rive gauche, mais dans tous les cas nous restons solidaires et nous affirmons que l'hypothèse d'un tracé dans cette région doit être étudiée en concertation avec toutes les populations.

Toutes les protections pour les populations et l'environnement devraient être assurées : parcours en zone non urbaine, passage en tunnel, en tranchée couverte, rejet de pollution loin des populations, garantie sur la sauvegarde des zones environnementales sensibles, protection des massifs forestiers, voire compensation par le reboisement.

Nous attendons donc de la Commission Particulière du Débat Public qu'elle tire les conclusions qui s'imposent et engage maintenant la concertation plutôt dans ce sens.

M. PIERRE-EMILE RENARD, LES AMIS DE LA FORET :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs de la Commission, je crois qu'un intervenant précédent avait fait état du fait que les maires avaient osé demander à la salle de se faire pour être entendus. Je crois que cette personne a été, elle, écoutée respectueusement.

Je voudrais dire deux mots, et je n'ai pas apporté de papier, je ne serai pas long. Je ne suis pas du genre « comique troupier » comme l'intervenant qui est ici.

On nous a parlé d'un parking sur l'A13. Effectivement, en l'élargissant, va-t-on changer la nature du parking ? Certainement pas ! Il y a un parking à cause d'un bouchon à Rocquencourt, endroit où les gens vont sur Paris et prennent l'A12. C'est ce qu'un certain nombre d'entre nous font.

Si l'on veut rejoindre Cergy et Saint-Quentin, on est tenté de prendre l'autoroute car c'est plus pratique et on est sur le tracé de ce bouclage que certains voudraient voir passer par l'A13 et par l'A12, qui n'est pas le bon bouclage.

Monsieur le Président, vous me donnerez acte que la première fois où je vous ai rencontré, j'ai été étonné de ne pas voir une réunion à Poissy et une à Orgeval. J'ai été l'un des premiers à le dire, car je souhaitais que l'on puisse exprimer à Orgeval le fait que c'était l'entonnoir et qu'il fallait en sortir.

Il ne faut pas en sortir en sacrifiant la forêt, mais en faisant une ligne directe en direction de Saint-Quentin, en passant sur le plateau des Alluets, et en allant vers la ville de Saint-Quentin. Ce n'est pas une zone urbaine, et un certain nombre d'entre vous seraient satisfaits.

Passer à la fois en zone économique sans passer en zone urbaine : je ne comprends pas très bien. En fait, les secteurs sont largement mixés. Quand on est à Cergy-Pontoise, dans la ville nouvelle, on a de l'habitat et de l'activité. C'est bien pour cela que nous avons besoin d'une artère pour relier cette ville nouvelle à l'autre ville nouvelle. C'était la conception de départ, et c'est cela qui fait dire que c'est une conception historique qui avait un plan.

Nous sommes dans un secteur privilégié ; nous avons choisi cette région parce qu'elle était belle et nous voulons la conserver comme telle.

Effectivement, nous faisons aux pouvoirs publics toutes les difficultés qu'il faut pour rester dans le marasme de la circulation tout à fait innommable qu'il y a dans les villes de Poissy, de Saint-Germain, de Conflans, d'Éragny, et qui font souffrir les populations. Je vous rappelle que la pollution est au « cul » de votre voiture.

Il faut commencer par une amélioration individuelle, par une amélioration des transports en commun. Faisons de sites propres, quand on est dans une grande banlieue, ce ne sont pas les trains qui vont atteindre chacun des hameaux où se trouvent vos maisons individuelles mais c'est bien par le transport individuel relié ensuite par des bus et des trains, et il y aura forcément une diffusion ;

En tout cas, une artère doit être créée pour assurer une liaison entre Cergy et Saint-Quentin.

Je ne dirais qu'un mot pour la forêt de Saint-Germain. C'est un patrimoine commun, dont nous avons préservé la pérennité. Ce n'est pas en ajoutant au fil des années les morcellements, les zigzags, les emprises de quelques hectares par-ci par-là, nous étions à 4 300 Ha et nous sommes à 3 500 ha. Si l'on prend tous les projets qui empiètent sur la forêt, vous participerez forcément à la diminution de ce patrimoine commun, et vous ferez en sorte que les gens qui vont en forêt pour retrouver la tranquillité et respirer le bon air, ils auront la pollution et le bruit.

Ils ne l'auront pas au titre d'une zone économique. Donc, la route ne doit pas passer par la forêt.

(Mouvements divers).

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. 184 :

Bonsoir Monsieur le Président, Messieurs et Mesdames les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs, le CO.P.R.A. n'avait pas pris position et ne prendra pas position.

Certaines personnes dans cette salle ont intérêt à nous faire chuter, et elles peuvent attendre encore longtemps !

Pourquoi le CO.P.R.A. ne prend-ils pas position ?

Pour une raison fort simple, nous l'avons dit (et je le redis ce soir), nous ne sommes pas compétents sur des infrastructures autoroutières. Nous n'avons pas des ordinateurs de calculs, ni les ingénieurs compétents, ni des hélicoptères de repérage, ni le temps nécessaire pour faire des études qui ne nous appartiennent pas.

Par contre, le CO.P.R.A. est dans l'attente de toutes solutions qui lui seraient proposées et qu'il étudierait avec une particulière attention.

Ce n'est pas Victor BLOT, pas plus que Jean-Pierre DEJOU le Président du CO.P.R.A. qui prendra une décision.

DANS LA SALLE : Quelle est votre position ?

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. :

Je vous enquiquine Monsieur, je n'ai pas à vous donner de position.

La position du CO.P.R.A. appartient aux adhérents et aux militants du CO.P.R.A. dans des assemblées générales ordinaires, ville par ville, par vote à bulletin secret, comme cela s'est déjà fait quand Bernard PONS a pris la décision du bouclage de la Francilienne dans le fuseau Sud-Est.

Plus de 4 000 personnes par vote à bulletin secret ont refusé cette proposition, et ce n'est pas Jean-Pierre DEJOU ni Victor BLOT. Alors, n'attendez pas de Victor BLOT qu'il vous sorte une solution du chapeau.

La Commission Particulière du Débat Public est une opportunité exceptionnelle, que cela nous plaise ou pas, le CO.P.R.A. n'a pas le pouvoir (et vous le savez bien). Ceux

qui veulent qu'on prenne une position, et qui supposent parce que le CO.P.R.A. aurait pris une position, que l'autoroute se ferait ou non, doivent aller à Lourdes.

Dans quelques semaines, la Commission Particulière du Débat Public rendra un bilan, quelques mois plus tard le Ministre prendra une décision, et c'est à ce moment-là que nous nous déterminerons.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE SAINT-OUEN-L'AUMONE :

Bonsoir, Messieurs et Mesdames, je me suis efforcé d'écouter l'ensemble des prises de position, et je voudrais faire état d'un sentiment fugitif de regret.

J'avais suggéré, il y a quelques semaines, que nous examinions ensemble s'il pouvait exister des solutions pour faire passer le trafic, qui existe de toute façon. Je voudrais réinsister sans prendre le temps de l'assemblée sur le fait que les déplacements ont lieu, simplement car un nombre croissant d'emplois et un nombre croissant d'habitations se trouvent en grande couronne.

Je me suis déjà expliqué sur ce point et je vais me permettre de vous donner un petit argument. Je ne parle que des déplacements emplois/habitat, en sachant qu'il en existe en moyenne trois fois plus.

Lorsqu'on s'installe en grande couronne, cela veut bien dire quelque chose, plutôt que de vivre dans le centre de l'agglomération parisienne. Nous avons un espace par habitant ou par emploi qui se multiplie par 5 à 10 par rapport à celui qu'on a en proche couronne. Ce qui signifie que les proximités des points de transport se divise par 10. On a des distances beaucoup plus grandes, et c'est pourquoi pour encore très longtemps, la majorité des déplacements banlieue/banlieue en grande couronne se fait en véhicule individuel.

Il est impossible, et j'en parle sagement, car nous avons créé 16 lignes de bus dans l'agglomération de Cergy-Pontoise, malgré cela le nombre d'usagers n'augmente pas. Nous n'avons que les usagers captifs. La grande majorité des usagers, même dans un secteur relativement dense comme celui-là font leurs déplacements en voiture.

On peut décider d'arrêter le débat là et que la solution est de rester ainsi. Je voudrais simplement m'adresser de bonne foi, et tout le monde est de bonne foi.

(mouvements divers).

On peut continuer à dialoguer de façon amicale et courtoise, mais je voudrais pouvoir finir mon raisonnement.

Si l'on arrivait à la solution, souhaitée par bon nombre d'entre vous ce soir, de maintenir le trafic où il est, c'est-à-dire essentiellement dans nos communes. Les personnes qui sont touchées par ces déplacements et ces nuisances ne sont pas venues avec des sifflets à roulettes, mais je vous assure qu'elles existent et qu'elles souffrent.

Je vous rappelle que dans la distance de 200 à 300 mètres autour de la RN184, telle qu'elle est aujourd'hui, il y a environ 600 logements rien que dans la commune que j'administre, et à Éragny il y en a sans doute au moins le double.

(Mouvements divers).

Prenez la peine d'écouter le raisonnement des autres, comme j'ai écouté le vôtre. Vous allez être tolérant et citoyen, j'en suis sûr, car vous êtes des bons citoyens et vous êtes de bonne foi.

Je voudrais donc faire état d'un regret, car je me suis permis d'évoquer une seule proposition simple : examiner si des tracés rencontreraient moins d'oppositions d'une part à l'intérieur du département des Yvelines, et d'autre part à l'intérieur du département du Val d'Oise.

Maintenant, je suis sûr d'une chose : ces tracés, à la date de la fin de la concertation de la Commission dans 15 jours, n'existent pas ; c'est-à-dire qu'il n'existe aucun moyen de réduire les oppositions, les antagonismes.

Ce que l'on a entendu ce soir, et je me suis efforcé d'écouter tout le monde, ce qui était parfois difficile au milieu des coups de trompes : tout le monde veut un tracé loin de chez lui. Il n'existe aucune base de consensus.

Je voudrais en particulier souligner du point de vue qui intéresse quelques Val d'Oisiens, qui seront peut-être assez aimables pour me laisser finir, les tracés dits bleu et blanc présentent un inconvénient majeur. Celui-ci a été souligné par d'autres intervenants, à savoir pousser le trafic venant de l'agglomération de Cergy-Pontoise, c'est-à-dire 180 000 habitants et 80 000 emplois, lorsqu'il a besoin de se rabattre sur la Francilienne, à utiliser les voies urbaines puis l'A15 afin d'arriver à une situation vraisemblablement de saturation au niveau de la jonction entre l'A15 et l'A104. Je crois que c'est une illusion.

Je voudrais souligner qu'il se passe quelque chose après le 6 juillet. La commission va rendre un rapport en évaluant les objections faites à plusieurs solutions. Il y aura surtout des refus. Ensuite, le Gouvernement devra prendre une position.

(Mouvements divers).

Je vous ai écouté sans faire aucun bruit, donc on est capable de s'écouter aussi.

La Commission pourrait lancer de nouvelles propositions qui, de façon très contournée, sembleraient évacuer un certain nombre d'obstacles et cela donnerait l'impression de faciliter la recherche d'une solution.

Que va faire le Gouvernement à l'issue de ce qui se sera passé avec la Commission ? Mettre à l'étude un, deux ou trois tracés.

Si le Gouvernement et ses services, au bout de deux ans, arrivent à démontrer qu'on a mis tellement de contraintes et de complications techniques (par exemple de souterrains) dans un projet, qu'après l'avoir complètement étudié il se révèle infaisable, tout le monde aura perdu son temps ; et en plus, on aura trompé le public.

Donc, on peut rester dans la solution conservatrice reportant le problème chez les riverains actuels, en ne faisant rien. Je comprends le CO.P.R.A. qui ne prend pas position et qui attend celles des autres. Il ne peut pas ne pas voir que la ligne de plus forte pente est bien celle-là : laisser le trafic sur les voies actuelles.

Aujourd'hui, c'est la solution actuelle qui obtient le plus d'applaudissements ici. Je voudrais faire une recommandation de méthode à la Commission, à savoir être suffisamment critique et suffisamment attentive vis-à-vis des projets apparus récemment pour s'assurer qu'ils ne se découvriront pas strictement infaisables au bout d'une étude approfondie, et qu'ils ne se découvriront pas comme ne supprimant le trafic tel qu'il est aujourd'hui.

Le tracé blanc et le tracé bleu ont l'inconvénient, de façon grave, non seulement pour Saint-Ouen-l'Aumône, mais aussi pour Éragny et pour Conflans-Sainte-Honorine de maintenir l'essentiel du trafic sur la RN184. Il y a sûrement des riverains de la RN184 ici, et ils savent très bien ce que je veux dire.

Il y a des solutions techniques difficiles, aucune n'est consensuelle, il y a forcément une décision difficile à prendre, elle relève du gouvernement, mais je souligne que plus la solution sera compliquée, et plus elle sera détournée par rapport à l'axe où se déplacent les usagers, plus elle reportera le problème sur la RN184, telle qu'elle est.

Je pense que ce serait inefficace, coûteux et surtout injuste pour les personnes concernées.

Je suis heureux qu'on ait encore la possibilité d'y réfléchir et d'éviter des fausses solutions.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Malgré tout, il nous reste deux points de l'ordre du jour qu'il faut absolument traiter, et je prendrai ensuite toutes les questions que vous souhaitez.

Monsieur DEBARLE, on vous a réclamé à plusieurs reprises de nous présenter les bilans socioéconomiques, dont l'intérêt essentiel est de vérifier qu'en quelque sorte les deniers publics ne seraient pas gaspillés.

Pouvez-vous en quelques minutes nous dire de quoi il s'agit et nous donner quelques exemples de calculs ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Pour chaque projet, qu'il soit routier ou autre, un bilan socioéconomique est réalisé ; c'est-à-dire qu'on essaie de transformer en argent l'ensemble des avantages et l'ensemble des inconvénients apportés par la collectivité, et de mesurer l'efficacité économique d'un projet.

Cela n'a rien à voir avec l'acceptabilité sociale. Ce qui est indiqué dans ces réunions rentre dans un bilan économique. Ces bilans économiques utilisent un certain nombre d'indicateurs, dont deux principaux :

Le bénéfice actualisé, c'est-à-dire l'ensemble des coûts, des avantages et des inconvénients cumulés sur 50 ans pour voir ce qui peut être apporté à la collectivité.

Le bénéfice par euro investi, c'est-à-dire quel est le rapport à la collectivité pour un euro investi ? Ceci est basé sur des calculs normalisés. C'est prévu par une instruction cadres, une sorte de circulaire.

Un certain nombre de postes sont pris en compte, dont un qui est basé sur le gain de temps offert à chaque usager. Pour les projets qui nous occupent depuis plus de trois mois, les gains de temps en fonction des différents tracés se chiffrent entre 400 et 500 millions d'Euros par an.

Également le coût d'exploitation des véhicules est pris en compte. Pour nos projets, cela varie entre – 24 Millions et + 5 millions d'Euros.

L'ordre de grandeur lié à la pollution est de 10 millions d'Euros. Le coût lié à l'augmentation ou la diminution des gaz à effet de serre est compris entre 3 et 6 millions d'Euros. Le coût de l'entretien routier s'élève à 1 million d'Euros.

Enfin le dernier poste est le bruit, qui est également valorisé (accroissance et diminution du bruit) pour les projets, s'élève au maximum à 100 000 Euros par an.

Ces bilans ont été établis avec les projets et les variantes proposées, et nous en avons retenu un certain nombre.

En terme de bénéfice actualisé au niveau de l'ensemble de la société, c'est le tracé rouge, même avec ses améliorations, qui se place en premier grâce aux gains de temps. Ensuite, viennent les tracés bleu et blanc ; le tracé vert ainsi que le sixième tracé (de Christian GERONDEAU ou des Automobiles Club de France).

DANS LA SALLE : Il n'a pas voulu le présenter !

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il n'a pas pu le présenter.

DANS LA SALLE : Il est tout seul !

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Ensuite le tracé noir et en dernier le tracé violet.

Le deuxième indicateur est utilisé pour prendre la décision de faire ou non un projet. Ensuite, il faut voir comment est utilisé l'argent et c'est un classement en fonction du bénéfice par Euro investi.

Nous n'avons pas tout à fait le même classement que pour l'autre. C'est le tracé noir qui arrive en tête, notamment parce qu'il a un coût d'investissement nettement plus faible que les autres. Ensuite, le tracé rouge et enfin pratiquement tous les autres tracés, qui sont dans la même fourchette ; et de nouveau le tracé violet est classé dernier.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il faut reconnaître que cette méthode de valorisation, qui est la règle, comporte de grandes parts d'arbitraires. Elle met quand même en évidence, toujours d'après les calculs du maître d'ouvrage, que les différents tracés peuvent être classés. Les deux premiers d'entre eux présentent une rentabilité socioéconomique correcte.

DANS LA SALLE : Et l'impact sanitaire ?

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Maintenant, également en deux mots, la question du financement et du péage ; et ensuite je donnerai la parole à la salle.

DANS LA SALLE : On s'en fout !

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Pas nous, déjà sur ce sujet, j'ai eu de très grandes insatisfactions lors d'une précédente réunion. Des gens posent des questions d'ordre général auxquelles il faut essayer de répondre, même si c'est en quelques mots.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Compte tenu de l'heure tardive, mon exposé sera beaucoup plus court que prévu. Trois modes de financement sont soumis au débat :

- L'utilisation des crédits budgétaires : le budget de l'État éventuellement complété avec celui des collectivités locales. C'est le contribuable qui finance l'infrastructure.
- La concession avec un péage. C'est l'utilisateur qui finance l'infrastructure.
- Le partenariat public/privé. C'est le contribuable qui finance également l'infrastructure.

Mettre des péages a-t-il un impact sur la circulation ? Les résultats de l'étude que je donne ont été déterminés en fonction d'un coût de péage. Ils n'ont pas pris en compte les éventuelles modifications de voiries, notamment sur la RN184, qui pourraient permettre de réduire la circulation de la RN184 et peut-être augmenter le report du trafic sur le prolongement de la Francilienne.

Si l'on a un péage identique à celui de l'autoroute A14, il y aurait une éviction de trafic de 50 %. Si le montant du péage était de 2 Euros, l'éviction de trafic serait nettement moindre (15 %).

MME MARIE SARGER :

J'ai énormément de questions, suivant ce sujet depuis des années. Je suis étonnée que personne n'aborde le sujet entre Orgeval et Saint-Quentin.

Les tracés rouge et vert sont une aberration, et j'espère que ce débat en tiendra compte. Je suis extrêmement étonnée que certains maires ne soient plus là.

J'adore la forêt de Saint-Germain, étant Saint-Germainoise même si j'ai fait un séjour à Poissy. La forêt est très importante, mais la population l'est encore plus. Le choix n'est pas très difficile à faire.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

C'est une prise de position.

Monsieur Christophe BACKWELL est-il là ? (Non). De toute façon, nous répondrons aux questions qui nous sont arrivées par écrit.

MME MARILYNE CHIVE, CARRIERES-SOUS-POISSY :

J'ai une question pour vous, Monsieur BERGOUGNOUX. Je suis étonnée, car vous passez à votre temps à dire qu'il faut poser des questions et écrire sur Internet. C'est ce que je fais. Les trois quarts du temps, je pose des questions par écrit. Vous en avez une ce soir, et les fois précédentes aussi. J'ai envoyé des questions par mail, je n'ai jamais de réponse ou peut-être une fois à la montagne de questions posées.

Vous ne trouvez peut-être pas mes questions légitimes, et je ne suis pas la seule à formuler ce genre de questions. Que se passe-t-il au niveau des réponses ? Il est 1 heure et beaucoup de gens sont partis se coucher.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je vous peux vous garantir que vos questions n'ont pas été égarées, on va y répondre, il y a simplement un certain délai de mise au point.

Pouvez-vous dire deux mots à cet égard ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Nous sommes arrivés en tant que réponses maître d'ouvrage à 83 %. Ces derniers temps, nous avons reçu un certain nombre de questions venant de votre part, auxquelles il est difficile de répondre. C'est une page avec une question toutes les deux lignes, et il faut un certain temps pour y apporter les réponses. De plus, vous avez posé de nombreuses questions.

Sauf celles qui sont arrivées le week-end dernier, on a saisi les réponses à la quasi-totalité des questions posées. Maintenant, elles en sont au stade de vérification et de validation à la Commission. La grande majorité de vos questions ont été posées ces deux dernières semaines et on a répondu aux premières.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On va faire le maximum pour répondre à toutes les questions le plus vite possible.

MME MARILYNE CHIVE, CARRIERES-SOUS-POISSY :

Vous ne répondez pas aux questions. Sur le site Internet, les réponses datent du 15 mai. Vous vous moquez de moi !

MME CHRISTIANE SCHMITZ, POISSY :

Bonsoir, à tous ceux qui ne sont pas encore endormis. Merci de rendre ce débat possible. J'ai une question très concrète concernant le bilan socioéconomique, car ce sera un facteur primordial dans la décision de l'État, autant que l'acceptabilité sociale.

Ce bilan tient-il compte des coûts supplémentaires induits par tous les effets sur la santé ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Effectivement, un coût est lié à la pollution. Le calcul de ce type de coût est plutôt un linéaire de voirie, multiplié par une densité de population autour. Le bilan socioéconomique doit être fait de cette manière. Les bases de calcul retenues ont été établies en 2005. Un groupe de travail vise à améliorer la rédaction de cette circulaire, et notamment à préciser ces projets.

Par exemple, allonger une tranchée couverte pour rejeter la pollution plus loin et moins impacter les riverains n'est pas pris en compte dans les bilans socioéconomiques.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Un mot supplémentaire sur la façon dont sont faits ces bilans socioéconomiques, et Madame Corinne LEPAGE l'a évoqué dans une réunion précédente, en rappelant les rapports Boiteux. C'est ce rapport qui est à la base de la circulaire et qui définit la façon de calculer ces bilans socioéconomiques.

Il n'est pas contestable qu'il y a une dose d'arbitraire dans ces bilans. C'est vrai et cela se voit dans les calculs, ceci maximise les gains de temps réalisés par les usagers par rapport à des notions nouvelles ou différentes comme ces problèmes de santé ou de pollution.

M. PIERRE JOUATTE, MAURECOURT :

Je n'ai pas mis de couleur dans mon projet, ce que je regrette car cela manque. Je ne suis pas non plus un acteur, mais un particulier. Pour le bilan socioéconomique, le projet que j'ai réalisé n'est pas chiffré.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il y en a d'autres !

M. PIERRE JOUATTE, MAURECOURT :

J'ai travaillé certainement plus que beaucoup d'acteurs sur le sujet. J'aurais eu au moins mérité de participer.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On vous le fera.

MME FABIANNE MORELLI, HERBLAY :

J'aurais souhaité poser un certain nombre de questions à Monsieur Denis FAIST qui a présenté le tracé blanc. Elles peuvent également s'adresser aux personnes adeptes de ce tracé.

Pour poser ces questions, je me suis inspirée de la présentation faite par Monsieur Hugues RIBAUT lors de la réunion de proximité d'Andrésy, car j'avais trouvé des éléments extrêmement pertinents dans cette présentation.

Monsieur Hugues RIBAUT fait allusion aux reliefs et aux vents dominants, à l'incidence que cela pouvait avoir en terme de pollution. Or, si l'on prend les annexes figurant dans le dossier du maître d'ouvrage, sur les communes d'Herblay et de Conflans, en hiver 2005, on constate un phénomène particulièrement préoccupant : l'inversion thermique. Ce phénomène est également évoqué par Poissy.

Nous arrivons à des taux de dioxyde d'azote qui, sans l'autoroute A104, atteignent déjà les seuils maxima supportables. Je me demande ce qui va se passer lorsque l'on aura l'autoroute A104, que ce soit le tracé blanc ou le tracé bleu.

Monsieur Hugues RIBAUT précisait que la communauté scientifique alertait les populations face à ce risque.

Est-ce que les habitants de Pierrelaye, d'Herblay, de Conflans, d'Achères (car il n'y a pas que des lignes à haute tension dans ces villes, mais également des êtres humains, sont des citoyens de seconde zone qui ont le droit de crever face à la pollution ?

Deuxième question, et je m'appuie encore totalement sur la présentation de Monsieur Hugues RIBAUT qui faisait allusion à la charte de l'environnement, et notamment aux articles 1 et 5, où il est précisé que tout citoyen a le droit de vivre dans un environnement préservé.

Les habitants de Pierrelaye, Herblay, Conflans, Achères et il y a de très jolies petites zones pavillonnaires sur les tracés blanc et bleu, sont-ils déchus de leurs droits fondamentaux pour eux ne pas pouvoir invoquer la charte de l'environnement ?

Troisième question, et pour une fois, j'aimerais bien que l'on réponde à ces trois questions, Monsieur Hugues RIBAUT disait que pour un débat serein et des études sérieuses, il fallait envisager une reconquête des berges de Seine pour des espaces paysagers.

Or, on nous propose un tracé blanc bleu qui, dans les annexes du dossier du maître d'ouvrage, est présenté comme étant le plus dévastateur en terme d'environnement, que ce soit sur les berges de Seine à Herblay coulée verte ou que ce soit sur les berges de Seine d'Achères (ZNIEFF type 1).

Est-ce que Monsieur FAIST n'a pas bien écouté son maire ou leurs motivations ont-elles changé ?

J'aimerais que l'on réponde à ces trois questions : Sommes-nous des citoyens de seconde zone ? Sommes-nous déchus de nos droits fondamentaux ? Nos maires ne sont-ils pas à même de savoir ce qui est bon pour préserver nos berges de Seine ?

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRESY :

Ni citoyens de seconde zone, ni déchus de vos droits par rapport à la charte de l'environnement. En fait, nous nous sommes au départ positionnés sur les tracés proposés par le maître d'ouvrage. Les études que nous avons menées dans l'aménagement du territoire, que ce soit au niveau de la communauté de communes ou du département des Yvelines ou de l'opération internationale en cours d'élaboration, on s'aperçoit que notre territoire est en retard de développement. Ce tronçon en question manque au développement de ce territoire.

Vous pouvez dire l'inverse et on n'est pas d'accord, mais on a fait des études qui le démontrent.

DANS LA SALLE : Répondez aux questions !

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRESY :

Je réponds tout à fait calmement, pourquoi ai-je un vent d'agression venant de l'Opposition d'Andrésy ? Nous ne sommes pas encore en campagne électorale ; par contre, je voudrais répondre à Madame.

Nous nous sommes positionnés sur ce tracé bleu, car dans les Yvelines il évitait au maximum les zones urbanisées et répondait aux objectifs d'une part de drainer les zones économiques, et d'autre part de délester la RN184 et les voies locales.

Après avoir assisté à toutes les réunions du fuseau Sud-Est, nous avons remarqué les différentes oppositions, demandes, modifications nécessaires par rapport à ce tracé bleu. Nous faisons une proposition et ne prétendons pas avoir la vérité révélée pour essayer de trouver une solution, si elle existe, pour que le Ministre soit capable de prendre une décision.

Nous n'avons pas lu la même annexe sur les paysages. Dans celle que j'ai lue sur les paysages, il était indiqué effectivement que les bords de Seine étaient des paysages rares.

Les paysages rares cités sont l'étang de la Galiotte et les massifs forestiers.

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :

Encore une fois, il n'est pas question que Andrésy, pas plus qu'une autre ville d'ailleurs, impose quoi que ce soit. Ce n'est pas une imposition, mais des propositions qui ont été faites.

J'en ai discuté en aparté avec votre maire. Il faudrait que Herblay comme d'autres villes fasse une proposition.

Nous considérons de notre responsabilité que nous avons des propositions à faire en tant qu'élus. Nous avons pris la position de participer au débat et de faire des propositions.

Au début, nous avons fait une proposition de tracé bleu. Ensuite, nous avons évolué. Le Ministre, Alain RICHARD, a été le premier à faire une ouverture sur des tracés mixés.

Nous pensons qu'il est impossible de faire 22 km de couverture, d'abord financièrement et jamais il ne sera accepté de faire passer des voitures et des camions sous 22 km de tunnel.

S'il est inacceptable qu'à Herblay ou dans d'autres communes l'autoroute passe sur un tracé bleu ou blanc, on l'enregistrera. On essaie simplement de faire un patchwork des différentes possibilités. Encore une fois, vous n'êtes pas des sous citoyens : ce n'est pas du tout ainsi que l'on voit les choses.

Les bords de Seine, les bords de l'Oise, Maurecourt, le pont de Poissy : on peut s'opposer et se jeter à la face l'ensemble de nos paysages et de nos environnements de Seine, de colline ou de forêt, mais il faudrait bien que cela passe quelque part.

Je confirme les propos de Denis FAIST, nous faisons partie de ceux, et étant qu'élus on prend nos responsabilités, qui pensons que le prolongement de la Francilienne est indispensable et sa suite bien évidemment aussi.

M. DESCHAMPS, ORGEVAL :

J'ai trois questions rapides à vous poser. Manifestement, il y a des propositions nouvelles. Ne pensez-vous pas légitime dans un cadre démocratique que le délai final soit reporté ?

Une problématique Poissy a été effleurée à plusieurs reprises. Monsieur CARDO en avait parlé, et Monsieur LANZA a défini deux schémas dans ces variantes qui ont la caractéristique de se déverser sur Orgeval, sans que le maire d'Orgeval s'en étonne.

Cette problématique Poissy fait-elle partie ou non de l'étude ? D'autant plus qu'une plate-forme multimodale d'Achères va déboucher là-dessus.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

S'il y avait eu des propositions radicalement novatrices, on aurait pu en effet se poser des questions, ce qui aurait posé des difficultés vis-à-vis des principes mêmes de calendrier du débat public défini par des règles très strictes.

En l'occurrence, nous sommes dans une approche très combinatoire. Chacun des sous tronçons qui interviennent dans les propositions ont été sous pesées en réunions de proximité à travers les études du maître d'ouvrage.

Concernant la problématique de Poissy, en quels termes le maître d'ouvrage peut-il poser la question ? Dans quelle mesure les différentes solutions évoquées, y répondent-elles plus ou moins bien ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

On a beaucoup tourné autour de la problématique Poissy et de la problématique Peugeot. Je ne vais pas rappeler les 5 objectifs, mais ils ne tournent pas uniquement autour de Poissy.

Il est vrai qu'à Poissy, on a des embouteillages importants. On en trouve aussi de très importants à Éragny. On ne s'est pas focalisé.

Ce n'est pas le barreau dont l'objectif principal est la déviation de Poissy, qu'elle soit à l'Est ou à l'Ouest.

On a regardé sur les études de trafic ce que donnait chacun des tracés. Plus on s'approche de Poissy et mieux on peut délester les voiries proches.

Le tracé vert permet un échange sur Achères à côté d'une rive pour faire sortir l'usine de Poissy. Il prévoit un demi-échangeur de l'autre côté du pont de Poissy à Carrières-sous-Poissy et déleste correctement la circulation dans Poissy.

Le tracé blanc prévoit un échangeur à la sortie même de l'usine de Poissy et une bonne desserte de la voirie de Poissy.

M. DESCHAMPS, ORGEVAL :

Et la liaison Est/Ouest ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Après, on a des projets qui s'éloignent de plus en plus. Une proposition a été faite d'utiliser la voirie Est/Ouest (pont d'Achères), ensuite on passe jusqu'au pont de Triel, on prend la RD154 et on arrive à l'autoroute A13.

Des simulations de trafic avaient été demandées pour regarder ce qui se passait. Elles avaient été faites en considérant qu'il n'y avait pas de contrainte de capacité sur cette déviation, c'est-à-dire qu'on pouvait faire une autoroute. Il a été montré que cette solution ne déchargeait pas aussi bien les routes de Poissy que les tracés rouge, vert, bleu et blanc.

Il est proposé aujourd'hui de les relier par un boulevard urbain. On n'est plus du tout dans les mêmes objectifs. Un boulevard urbain est destiné pour un trafic relativement faible par rapport au type du prolongement de la Francilienne.

On ne peut pas faire passer un flux de 100 000 véhicules par jour dans un boulevard urbain. On n'est plus du tout sur les mêmes objectifs.

M. DESCHAMPS, ORGEVAL :

Plate-forme multimodale d'Achères ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Elle ne vient pas d'être découverte, elle est même écrite dans le document remis au début. De même qu'on a parlé de la mise à grand gabarit du Canal Seine-Nord. Pour nous, ce n'est pas nouveau.

Ceux qui ont participé aux réunions de proximité dans tout le secteur peuvent témoigner qu'on en a parlé systématiquement. On en a parlé dans la thématique « objectifs et aménagement du territoire ». On en a parlé dans la partie trafic. On en a reparlé lors de la thématique intermodalité, en présence des gens du Port Autonome.

C'est pris en compte dans les études de trafic. Tout à l'heure, le représentant d'Andrésy pour Tous a bien parlé de l'explosion du trafic fluvial. Lors de cet exposé, des chiffres ont été donnés.

M. MICHEL KLASSEN, REPRESENTANT DU GROUPEMENT D'ASSOCIATIONS DE HERBLAY :

Au fil du temps dans le débat, on ne parle plus que du réseau Sud-Est (4 tracés, puis 5, 6 et 7) et toujours d'un seul réseau Nord-Ouest (tracé violet).

Il existait des tracés Nord-Ouest dans le dossier. Ils n'ont jamais été repris, ni étudiés. Il nous semble que pour faire la liaison entre les villes nouvelles et le secteur d'activités du Mantois qui est appelé à se développer dans les années à venir d'une façon

extrême, un tracé Nord-Ouest qui relie Cergy, le Mantois et Saint-Quentin-en-Yvelines directement permet de desservir des zones d'activités relativement importantes. Il permet de rejoindre directement Saint-Quentin sans passer par l'A13 et par Orgeval. Il évite les zones urbanisées.

Ce point n'a jamais été étudié de façon approfondie. Dès la réunion d'Auvers-sur-Oise, le tracé violet a définitivement été abandonné. Tout le monde sait très bien que le tracé violet avait été construit pour être détruit. Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage. Quand on ne veut pas d'un tracé, on le dessine en violet.

A chaque fois qu'on a évoqué le tracé violet dans les solutions ou un autre tracé Nord-Ouest, on nous a opposé de nombreuses impossibilités. Par contre, les tracés du réseau Sud-Est sont toujours réalisables selon la maîtrise d'ouvrage qui trouvera des solutions, même sur le tracé rouge qui a toujours été cité, bien que nous estimions que ce soit impossible, habitant sur ce secteur.

D'un côté, on trouve des impossibilités et de l'autre des solutions. De ce point de vue, le débat a été très vite orienté sur les uniques tracés Sud-Est, et pas du tout sur les tracés Nord-Ouest.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Depuis la première réunion publique à Pontoise, j'ai dit que ce dossier comptait quatre familles de solutions plus une, non pas que le tracé Nord-Ouest ne présente aucun intérêt. Ce tracé Nord-Ouest ne répond pas aux mêmes fonctionnalités que les tracés dans le fuseau Sud-Est.

Si l'on veut dans le secteur de la ville nouvelle faire en sorte que la RN184 retrouve un statut de boulevard urbain, et que l'on réduise fortement sa capacité, ce n'est pas par le Nord-Ouest que l'on pourra agir sur les trafics qui sont aujourd'hui ceux de la RN184 dans cette partie.

(Mouvement dans la salle)

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Vous avez droit de penser le contraire, mais vous me demandez pourquoi depuis le début la maîtrise d'ouvrage tient cet argument. Effectivement, nous avons cette position car nous avons défini un certain nombre d'objectifs qui sont ceux de la Francilienne et de la circulation dans le secteur.

M. MICHEL KLASSEN, REPRESENTANT DU GROUPEMENT D'ASSOCIATIONS DE HERBLAY :

Et le Mantois ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je n'enlève pas de l'intérêt à ce tracé, mais il ne répond pas aux mêmes fonctionnalités. Donner de la capacité à une liaison Mantes/Cergy présente de l'intérêt, mais n'a pas la même fonctionnalité. Si l'on se demande comment décharger la RN184 dans le secteur de la ville nouvelle, j'affirme que tous les tracés par le Nord-Ouest ne déchargeront pas la RN184, ne permettront pas d'agir pour lui rendre un caractère urbain.

L'avis de la DRE que vous pouvez connaître par le porté à connaissance sur le SDRIF, qui est en ligne sur le site de la DRE, c'est-à-dire la position que le Gouvernement a transmis au Conseil Général sur les infrastructures, notamment routières, est aussi de considérer qu'il y a aussi un intérêt à réaliser pour partie ou totalement le C13-F13 pour relier des agglomérations comme celles de Mantes et de Cergy.

Si l'on veut se demander : comment faire progresser la Francilienne dans l'Ouest et comment répondre à la décharge d'un certain nombre de réseaux locaux, et c'est pourquoi je cite en premier la RN184 ? Ce n'est effectivement pas par le fuseau Nord-Ouest.

M. MICHEL KLASSEN, REPRESENTANT DU GROUPEMENT D'ASSOCIATIONS DE HERBLAY :

Nous sommes persuadés que vos objectifs ne sont pas forcément les bons. Vous proposez un prolongement de la Francilienne qui permet de desservir des zones d'activités locales, certaines ont une vocation internationale.

D'après les schémas Île-de-France dessinés, demain, ce ne seront plus ces zones qui seront les plus importantes en terme de développement économique. Vous ne vous occupez pas de ces nouvelles zones économiques.

Dans le cadre d'un bouclage réel de la Francilienne, il est évident que si l'on peut éviter le nœud de Rocquencourt et d'Orgeval tout le monde serait très satisfait. Donc, aller directement à Saint-Quentin depuis Cergy ne me semble pas du tout une mauvaise chose. C'est un autre objectif qui peut tout à fait être rempli.

Effectivement, on n'a pas les mêmes objectifs, ni les mêmes vues. Je ne suis pas sûr du tout que dans 20 ans, Poissy accueillera toujours Peugeot. Par contre, on peut prévoir que le Mantois se soit développé d'un point de vue économique.

MME ARLETTE CAILLAUD, POISSY :

Vous affirmez que le tracé rouge et le tracé vert, comme les autres tracés d'ailleurs, vont délester Poissy de sa circulation. Venez à Poissy aux heures de pointe, la route qui va de la collégiale à l'autoroute est complètement saturée.

Or, si une autoroute, quel que soit le tracé, car tous arrivent à Orgeval, et si un trafic de plus de 100 000 véhicules arrivent sur une A13 complètement saturée, la circulation dans Poissy sera complètement bouchée pendant pratiquement la journée, car il sera pratiquement impossible de sortir sur l'A13.

Monsieur LANZA a démontré qu'il y aurait autant de véhicules qui passeraient par Poissy. Ces véhicules ne pourront pas s'évacuer et Poissy sera bouchée à longueur de journée avec cet entonnoir d'Orgeval ;

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je ne partage pas cet avis, même si c'est Monsieur LANZA qui a pu le dire.

Effectivement, l'autoroute A13 est bouchée aux heures de pointe. Il faut reconnaître que pendant les autres heures de la journée, on arrive à circuler, et d'ici qu'elle soit en permanence saturée, il faudra un certain temps.

De quoi sont constitués différents bouchons au niveau de l'échangeur d'Orgeval ? Un bouchon est lié à l'autoroute A13 en haut de la côte d'Orgeval par le passage de 3 à 2 files. Si ce bouchon dure un certain temps, il a tendance à prendre la totalité de la côte.

Les autres bouchons se trouvent dans les bretelles de l'échangeur d'Orgeval, sur la RD153 et sur la RN13.

Pourquoi a-t-on des gens sur la RN13 et la RD153 ? Ils n'ont pas trouvé un autre point pour rentrer plus facilement sur l'autoroute A13. Si la Francilienne arrive directement à l'intérieur de l'échangeur d'Orgeval, les gens auront pris la Francilienne avant de traverser Poissy et y resteront.

Pour ceux qui arrivent d'une certaine distance par rapport à Orgeval, les calculs de gain de temps que l'on a pu faire ont bien montré que peut-être ils perdront un certain temps dans la côte d'Orgeval, mais le temps qu'ils auront gagné avant, fait qu'au total sur un parcours entre Cergy et Saint-Quentin-en-Yvelines, ils gagnent toujours du temps.

MME ARLETTE CAILLAUD, POISSY :

Je ne vous parle pas des bouchons de l'autoroute, mais de ceux de Poissy.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Les hypothèses de trafic que nous avons faites montrent bien qu'il n'y a pas 100 000 véhicules. Naturellement, il y a une progression avec les hypothèses de populations et d'emplois. Mais, de 80 à 90 % de ces 100 000 véhicules existent déjà et passent ailleurs pour accéder à l'autoroute A13 ou l'autoroute A14. Une bonne part de ceux-là peuvent se retrouver dans Poissy, et ils seront drainés par l'autoroute en amont de Poissy. C'est la différentielle induite par les augmentations que nous prenons en compte,

Je voudrais dire au Président de l'association d'Andrésy que s'il peut me montrer que les hypothèses de trafic dans ce document sont les mêmes que celles d'il y a 30 ou 40 ans, on prendra ensemble le temps nécessaire et on mesurera les différences en termes d'hypothèses de trafics.

Mesurons bien que le mur de véhicules que l'on voit tout d'un coup arriver sur Orgeval, déjà 80 % passent aujourd'hui.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT MAURECOURT :

Quelques réflexions après cette réunion. Chacun a tendance à se cristalliser sur son territoire. Nous avons assisté à de nombreuses réunions avec nos collègues d'Andrésy et nous avons parlé en particulier des pollutions de proximité. Jamais nous n'avons exclu la Ville d'Éragny de notre réflexion qui, pour nous, était une des villes les plus touchées.

Par contre, à certains endroits des possibilités constructives font que l'on peut diminuer les pollutions pour les riverains : tunnels, tranchées couvertes, et la distance des riverains par rapport aux emprises supérieures à 200 ou 300 mètres. Dans toutes les

interventions que nous avons faites avec la Ville d'Andrésy, c'est ce que nous avons défendu.

Je rappelle solennellement qu'à Maurecourt en juin nous avons délibéré en priorité pour le tracé Nord-Ouest. En substitution à ce tracé, il faut passer par le tracé qui emprunte le moins les zones urbanisées. Il est clair que ce n'est pas le tracé rouge.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

Juste une précision, tous les chiffres que j'ai avancés tout à l'heure sont issus du dossier du maître d'ouvrage ;

M. PHILIPPE LAVILLE, ANDRESY REPRESENTANT D'UN COMITE DE QUARTIER AUX BORDS DE L'OISE A LA LIMITE DE MAURECOURT ET D'ANDRESY :

J'avais posé une question écrite et j'avais demandé à la poser oralement. Je regrette que ce soit aussi tard, car il n'y a plus grand monde. Pour vous, cela peut avoir une certaine importance.

Ceux qui sont présents ici n'ignorent pas qu'une enquête publique est menée en parallèle sur les risques d'inondation (PPRI). Mon comité de quartier s'interroge beaucoup sur les conséquences de cette nouvelle étanchéisation des surfaces générées par cette nouvelle autoroute, en projet, quel que soit d'ailleurs l'endroit où elle passera. On a rencontré le commissaire enquêteur samedi dernier en mairie d'Andrésy.

Autour des grands fleuves de notre région, s'est amassée tout naturellement la vie humaine avec toutes ses conséquences économiques et aussi toutes ces infrastructures qui empêchent l'eau de pouvoir pénétrer les sols facilement. Donc, ceci provoque des risques de crues plus importantes, avec actuellement semble-t-il des débordements qui pourraient être, sauf catastrophisme de la part de ceux qui conçoivent le PPRI, de grande ampleur si jamais survenaient des crues, pas forcément centenaires mais de nombres importances. D'ailleurs, cela génère de nouvelles contraintes sur les riverains des fleuves dans les zones concernées.

Ma question précise est la suivante : l'étude a-t-elle été menée par rapport aux flux que cela peut générer en cas de pluie persistante, de gros orages, ces nouvelles étendues bitumées que vont être celles de cette autoroute ?

J'ajouterai, car l'objet de la réunion est « tracés et financement », et on a abordé les financements avec une énumération de chiffres, certains astronomiques par rapport aux différents ajouts ou contre-propositions ou développement de tel tracé proposé.

Est-ce qu'une étude pourrait être faite, et je pense que c'est de l'utopie, car cela ne fait pas partie des missions directes de la Commission, encore que, on pourrait s'interroger sur ces sommes, si l'on envisageait de les injecter directement pour penser des tracés ferroviaires, fluviaux évoqués avec les mêmes montants de financement que ceux auxquels on pense pour l'autoroute, y compris pour permettre l'acheminement rapide sans trop de correspondance pour les transports ?

Je ne parle pas des voitures individuelles, car Monsieur RICHARD a précisé que des transports collectifs locaux ne répondaient pas toujours aux besoins. Lors des

premières réunions, parmi l'exposé des motifs, figurait l'importance de l'acheminement du transport notamment pour les pôles économiques.

Or, dans ces pôles économiques et notamment Poissy qui nous a beaucoup occupés avec le Groupe PSA, et je pense que vous avez dû faire des études chiffrées, il serait facile de voir quel est le poids du transport international en amont et en aval de l'entreprise Peugeot, en acheminement de pièces et en sortie de voitures, ou transport de grande distance, qui pourrait bénéficier de ces tracés rapides, efficaces.

Rapide, ce n'est pas le cas du fluvial et c'est pourquoi je parle du ferré. Une étude pourrait-elle être conduite pour essayer justement de voir ce que l'on pourrait faire avec le même argent ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Concernant l'imperméabilisation des sols, des procédés de construction permettent de récupérer les eaux de pluie et de les emmener dans des bassins. Le volume de ces bassins est calculé de telle manière qu'ils stockent l'eau lorsque la pluie est la plus forte. On renvoie l'eau une fois que les autres réseaux ont déversé l'eau dans le réseau principal. Donc, on n'a pas de cumulation en terme de temps au même moment.

En terme de financement, en comparaison, je n'ai pas beaucoup d'exemples à vous donner, mais au moins un qui a été abordé lors d'une des réunions thématiques par Voies Navigables de France. La mise à grand gabarit du canal Seine Nord représente 3 milliards d'Euros. Elle va multiplier par 4, par 10 pour certains, le volume de fret transporté. Ainsi, on va passer de 4 à 12 ou de 4 à 40 millions de tonnes par an, alors que la totalité du fret déplacé en Île-de-France par an représente 365 millions de tonnes.

Il faut développer ces modes de transport, mais on voit bien que l'on n'en ait pas à avoir une substitution par rapport à la route.

MME FURLING

Je voudrais revenir sur la liaison Est/Ouest, Pont d'Achères/Pont de Triel. Nous avons demandé à Monsieur CARDO au-delà du Pont de Triel quelles finalités il voyait à cette liaison. Pour lui, c'était la réalisation d'un demi-échangeur au bout de la RD154.

Je voudrais connaître votre position sur la question, vu que sur le site de la Commission Particulière du Débat Public aux questions de cet ordre qui ont été posées, vous faites toujours cette réponse : cela poserait le problème de deux échangeurs sur la commune d'Orgeval avec très peu de distances entre les deux.

Monsieur CARDO n'est plus là maintenant. Que lui répondez-vous ? Lui faites-vous la même réponse ?

Connaissez-vous la position de la mairie d'Orgeval par rapport à la création d'un demi-échangeur, voire complet dans la proposition de Monsieur LANZA, au bout de la RD154 ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je ferai la même réponse à Monsieur Pierre CARDO qu'à toutes celles qu'on a fait sur le site. Cela fait deux échangeurs excessivement importants à proximité. On est sur des distances excessivement courtes avec des échanges très importants.

L'échangeur d'Orgeval est important avec beaucoup d'échanges. Le système que l'on a pu trouver notamment même si cela ne ravie pas tout le monde dans le domaine des routiers, des collectrices de voies parallèles à l'autoroute ont été étudiées dans le cadre de la faisabilité du tracé blanc sur l'autoroute A15. Ce sont les mêmes choses que l'autoroute A6 à Évry.

Au niveau d'Orgeval, les remontées des spécialistes routiers indiquent que les deux échangeurs aussi proches sont difficilement réalisables.

MME FURLING :

Quelle est la finalité de cette liaison Pont d'Achères/Pont de Triel ? Elle va aboutir elle aussi sur « un cul de sac » qui est un énorme rond-point.

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

C'est un projet porté par le Conseil Général et je préférerais que ce soit le Conseil Général qui parle de la finalité de son projet.

MME FURLING :

Pourquoi cette liaison est-elle intégrée avec les 5 tracés ? Elle ne figure pas dans le scénario de référence 2020 sans réalisation du prolongement de la Francilienne.

Si c'est dans un projet départemental, on sait que le Conseil Général a adopté le principe du Pont d'Achères en 2003. On peut penser qu'à l'horizon 2020, le Conseil Général l'aura réalisé. Monsieur CARDO a dit que la liaison Pont d'Achères/Pont de Triel était inscrite au schéma de développement de la boucle.

Vous ne faites jamais figurer cette liaison sur le scénario de référence 2020 sans prolongement de la Francilienne. On peut se demander ce qui se passerait si le conseil Général décidait d'abandonner cette liaison et que le Ministre décidait le prolongement de l'A104.

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Le Pont d'Achères n'a pas été mis dans le scénario de référence, quand on a démarré les études il y a plus d'un an, et que nous avons interrogé l'ensemble des maîtres d'ouvrage potentiels d'ouvrages routiers, car selon la réponse du Conseil Général, sa réalisation dépendra des événements de l'autoroute A104.

Nous ne l'avons pas mis dans le scénario de référence, mais pris en compte la réalisation du Pont d'Achères dans la réalisation de l'autoroute A104.

MME FURLING :

Chaque scénario inclut la réalisation de la liaison Pont d'Achères/Pont de Triel. Dans les études de trafic des 5 tracés que vous avez réalisées, vous écrivez que vous avez pris en compte la réalisation de cette liaison.

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

J'ai dû mal m'exprimer. En scénario de référence, dans la position où l'on ne faisait rien, le Conseil Général n'était pas sûr qu'il y ait un pont en 2020, donc nous ne l'avons pas pris dans le scénario de référence.

Par contre, si un prolongement de la Francilienne se réalisait, c'était de nature à faire accélérer le pont. Nous l'avons pris en compte pour tous les tracés.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Cela a le mérite de clarifier la situation. Le Conseil Général a prévu de s'exprimer le 6 juillet sur l'ensemble de la problématique.

M. Denis FAIST, Maire d'Andrézy :

A ce stade du débat, je me demandais si l'on pouvait avoir un petit exposé sur un partenariat public/privé d'une infrastructure de 2,2 milliards, mais je vais enlever cette question.

Je voulais plutôt revenir aux estimations socioéconomiques des différents projets. Dans les projets du dossier, toutes les améliorations que vous avez proposées en début de réunion ont-elles été intégrées ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Oui, bien que je rappelle que ce sont des hypothèses de calcul, cela ne veut pas dire qu'elles seraient acceptées.

DANS LA SALLE : Le vert comprenait une tranchée couverte ?

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

J'ai expliqué au début, soit il y avait un tunnel de la RD203 jusqu'à Achères, soit c'était une tranchée couverte de la RD203 jusqu'à la voie ferrée.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Un document résume tout cela.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Si je peux me permettre une remarque personnelle sur ce point : on ajoute au coût de l'ouvrage un certain nombre d'améliorations. Par la méthode de calcul, on ne le retrouve pas tellement dans l'amélioration ou le côté positif du bilan, s'agissant par exemple de pollution atmosphérique qui est calculée de façon forfaitaire.

M. ÉRIC DEBARLE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Cela fait une différence sur le tracé bleu, notamment quand on a pris en compte la préservation de la zone d'activité économique d'Achères pour un montant de 250 millions d'euros. Il a reculé un peu dans le classement.

Je rappelle que l'écart de ces bilans socioéconomiques sont dans l'épaisseur du trait. Il ne faut pas changer grand chose pour avoir un classement différent. Il y a des invariants, le violet est toujours dernier.

Les tracés ne sont pas tout à fait dans le même ordre. Parfois, on peut avoir des écarts infimes et c'est pourquoi on a mis des ex æquo. Des études beaucoup plus précises affineront le classement.

Au moment du débat public, on est sur des bilans socioéconomiques simplifiés qui ne prennent pas en compte la totalité des choses.

M. MICHEL AGNOLA, Poissy :

Je voulais faire deux remarques et poser une question.

La première remarque concerne la réponse de Monsieur DEBARLE sur les problèmes d'embouteillage sur l'A13. Je constate une fois de plus que la réponse est bien rodée. Je regrette simplement que cette réponse n'ait pas été apportée au moment où Sébastien LANZA a fait son exposé.

J'en conclus ce que l'on a pu constater à plusieurs reprises, quand une question reste en suspens, les équipes du maître d'ouvrage travaillent sur des scénarios de réponses bien rodés.

Ce mécanisme démontre que le maître d'ouvrage n'est pas là pour prendre en compte l'avis des riverains, mais pour apporter une réponse toute faite dans tous les cas. Je m'interroge et je trouve que le débat aurait gagné en objectivité, et le maître d'ouvrage aussi aurait gagné dans son expertise à davantage prendre en compte, quitte à faire évoluer son jugement, les questions des riverains.

La deuxième remarque concerne le bouclage de la Francilienne. Si l'on poursuit ce bouclage tel qu'il est défini aujourd'hui, c'est-à-dire qu'on reprend l'A13, on va au triangle de Rocquencourt et ensuite sur l'A12.

La grande Francilienne est destinée à faire le contour de la périphérie des grandes zones urbanisées de Paris. Or, la grande Francilienne va se situer à 2 km environ de la petite Francilienne (A86). Quelle est la cohérence de tous ces parcours ?

Je ne suis toujours pas convaincu que ce que veut l'État au travers de ce projet, c'est se payer une rocade de luxe. Pour l'instant, on a parlé de relier des pôles économiques à un niveau régional. Cela répond davantage à une infrastructure régionale et une infrastructure locale, et non pas à une voie autoroutière à vocation interrégionale et internationale. Cela devrait être réservé à un flux de circulation qui est à la périphérie des zones urbaines. Le problème de circulation locale et régionale répond à des aménagements locaux et régionaux.

La question que je voulais poser concernait les problèmes de santé. Monsieur ROL-TANGUY nous a expliqué que le modèle n'intégrait pas les notions de santé. En tant que citoyen, je ne peux pas ne pas être choqué par cette réflexion, même si je comprends bien qu'on modélise tous les critères d'analyses économiques, techniques, environnementaux de ce projet. Si une donnée doit être modélisée et intégrée, d'autant que l'on a aujourd'hui les chiffres, c'est bien celle de la santé.

Quelles sont les répercussions en termes de vies humaines, de maladies et de coûts de cette autoroute ?

Comment peut-on se déterminer sur des tracés sans en connaître les conséquences sur le premier critère (critère de la santé et de la vie humaine) ?

On ne pas dépasser un certain coût. Que constate-t-on ? On est sur un projet autoroutier qui date d'il y a 40 ans. Entre-temps, les zones se sont largement urbanisées sous l'impulsion et avec l'aval des élus, des politiques. Ainsi, aujourd'hui, on se trouve dans une situation paradoxale : où fait-on passer cette autoroute ? On sait qu'on va détruire à tout jamais un cadre de vie et qu'on a des impacts réels sur la santé humaine.

Si ce n'est pas le cas, il faut effectuer des aménagements très coûteux. On a rejeté le projet jaune, et il faut étudier tous les impacts auprès des populations, au prétexte qu'il valait 4,4 milliards d'Euros et qu'il était inconcevable.

L'État ne doit-il pas assumer ses responsabilités ? Considérant qu'il y a eu des erreurs politiques, les riverains doivent-ils payer ces erreurs ?

Pourquoi les problèmes de santé ne sont-ils pas pris en compte dans le dossier du maître d'ouvrage ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je trouve tout à fait normal qu'à cette heure tardive, on ait du mal à s'entendre, car ce n'est pas une heure décente pour un débat public, mais je n'ai pas dit ce que vous m'avez fait dire.

Peut-être qu'aujourd'hui d'aucuns peuvent considérer que la prise en compte de ces facteurs de santé ou de pollution est sous-estimée dans la circulaire du Ministère qui nous fait réaliser ces bilans économiques sociaux. Ce n'est pas moi, mais Madame LEPAGE qui a cité le rapport Boiteux pour fonder ces bilans socioéconomiques.

J'ai reconnu que certains peuvent considérer que ces questions sont sous-estimées, mais ne me faites pas dire qu'elles ne sont pas prises en compte. Reportez-vous au dossier.

Arrivé à ce point du débat, on a forcément un peu de mal à s'entendre et à s'écouter. Ce n'est pas abusif, ni une critique, et vous en avez certainement autant à mon service. Après une journée de travail, à 1 h 45, on a tous la capacité à fléchir.

M. MICHEL AGNOLA, POISSY :

Je vous retourne ma remarque : pourquoi parle-t-on encore du tracé rouge, sachant qu'il sinistre 200 000 riverains.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je veux bien que l'on reprenne ce débat. Je voudrais rappeler que la position du maître d'ouvrage, en tout cas celle qu'on incarne, Éric DEBARLE avec son équipe et moi-même, ce n'est pas aujourd'hui de répondre à vos questions ; sinon, ce n'est pas la peine de faire un débat public.

On a essayé de défendre ce qui était dans le dossier, que vous contestez sur beaucoup de points de vue. Parfois, on essaie de considérer que l'on a fait notre travail. C'est peut-être un tort, mais cela restera notre position.

La Commission Particulière du Débat Public fera une synthèse de ce qu'elle pense avoir tiré des débats qui ont eu lieu de trois mois. Derrière, le Ministre prendra des décisions, mais ce n'est ni moi, ni Éric DEBARLE qui les prendra avant le débat qui nous occupe ce soir.

On a essayé de nourrir, parfois en prenant du temps, par nos réponses le débat par rapport aux questions que vous avez posées. Parfois, on ne peut pas répondre immédiatement, mais trois jours plus tard. Vous avez le droit de considérer qu'on vous monte des scénarios pour vous cacher la réalité, mais on a simplement le sentiment de faire notre métier dans le cadre imparti par les règles du débat public.

M. CLAUDE LOISEAU, AUT :

Je ne voudrais pas qu'il y ait de confusion, vous avez présenté les tracés en particulier entre le Pont d'Achères et le Pont de Triel. Pour nous, c'était une proposition de voies purement locales. Il n'était pas question que l'autoroute passe par là.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Cela a bien été dit, on l'a bien compris.

M. CLAUDE LOISEAU, AUT :

On a un peu mélangé et dans l'avis des gens il existe beaucoup de confusion.

Notre position, que ce soit l'AUT ou Île-de-France Environnement, est que des propositions locales peuvent être faites, et on ne veut pas de l'autoroute.

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On va maintenant se séparer. Je ne partage pas totalement le dernier point de vue de Monsieur ROL-TANGUY, je trouve personnellement que cette dernière heure a été très profitable pour la Commission Particulière du Débat Public, car on a approfondi un certain nombre de questions, même si les avis se séparent, on a parlé.

Merci à tous et bonne fin de nuit.

La séance est levée à 1 h 45.