

**RESTITUTION DE LA REUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE DU DEBAT PUBLIC
SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT DE LA FRANCILIENNE**

Intervenants au débat :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Jean BERGOUGNOUX, Président
Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX, Alain MECHINEAU

MAITRE D'OUVRAGE :

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

INTERVENANTS :

M. BERTRAND LANDRIEU, PREFET DE REGION ÎLE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS	PAGE 2
M. BOITEAU, ADMINISTRATEUR DU COPRA ORGEVAL	PAGE 16
M. JEAN-PIERRE DACHEUX, REPRESENTANT REGIONAL DES VERTS	PAGE 19
M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE VERSAILLES	PAGE 22
M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRESIDENT DU COPRA	PAGE 25
M. DOMINIQUE LEFEBVRE, PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE	PAGE 27
M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAYE	PAGE 30
M. FRANÇOIS SCELLIER, PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE	PAGE 31
M. PIERRE CARDO, DEPUTE-MAIRE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES	PAGE 35
M. RUIZ, HABITANT D'ACHERES	PAGE 37
M. Fabrice BONALDI, HABITANT D'ERAGNY	PAGE 38
M. YURGOS REMVIKOS, COMITE DIRECTEUR DES AMIS DU VEXIN	PAGE 39
M. THIERRY COULON, PRESIDENT DE L'UNIVERSITE DE CERGY-PONTOISE	PAGE 41
MME BENEDICTE ARIES, HABITANTE DE PONTOISE	PAGE 42
MME ELSA BRUN, HABITANTE DU HAMEAU DES BOURSEAUX	PAGE 43
M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY	PAGE 44
MME VIRGINIE LASNE	PAGE 47
M. JEAN VILLEMAGNE, PRESIDENT DU COMITE PROFILE	PAGE 48
M. PHILIPPE ESNOL, MAIRE DE CONFLANS STE-HONORINE	PAGE 51
M. SEBASTIEN LANZA, REPRESENTANT DU SYNDICAT DES PROPRIETAIRES DE L'ILE DES MIGNEAUX	PAGE 54
M. JACQUES MASDEU-ARUS, MAIRE DE POISSY	PAGE 56
M. YANNICK TASSET, MAIRE D'ORGEVAL	PAGE 58
M. EMMANUEL LAMY, MAIRE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE	PAGE 59
MME CORINNE LEPAGE, CONSEIL DU COPRA	PAGE 61
M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES	PAGE 63
MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY	PAGE 65
M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE	PAGE 67
M. GERALD RUTAULT, MAIRE DE MAURECOURT	PAGE 69
M. JACQUES FEYTE, MAIRE DE NEUVILLE-SUR-OISE	PAGE 71
M. JEAN-PIERRE BEQUET, MAIRE D'AUVERS-SUR-OISE	PAGE 72
M. PIERRE-ÉMILE RENARD, PRESIDENT DES AMIS DE LA FORET	PAGE 73

*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.*

(Huées, cris et sifflements d'une partie du public pendant quelques minutes)

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

Mesdames et Messieurs, nous allons pouvoir commencer.

Je sais que vous êtes capables de faire beaucoup de bruit, mais le moment du débat public est un moment où l'on échange les arguments.

Si vous voulez défendre les positions qui sont les vôtres, je crois qu'il est de votre intérêt de laisser les arguments s'échanger, ce à quoi je vous invite ce soir.

(Sifflements).

On vous a entendu, je suis sûr que nous vous entendrons de nouveau, mais je vous propose maintenant que nous commençons à travailler.

Je m'appelle Jean BERGOUGNOUX.

(Sifflements)

Merci de cette ovation. J'ai été chargé par la Commission Nationale du Débat Public, avec la Commission Particulière qui est à mes côtés, d'animer et d'organiser ce débat sur le prolongement de la Francilienne.

(Contestations)

Si vous souhaitez empêcher tout dialogue, je pense que vous commettriez véritablement une grave erreur. Beaucoup d'entre vous ont des arguments sérieux à faire valoir. Je tiens à réaffirmer pour commencer mon indépendance totale, et l'indépendance de la Commission Particulière du Débat Public par rapport au Maître d'ouvrage, et je vous le démontrerai.

(Contestations)

N'ayez aucune inquiétude, je donnerai tout le temps de parole nécessaire à vos porte-paroles, et je vous demande simplement que l'on puisse discuter aujourd'hui de ce projet, se poser des questions fondamentales : Faut-il faire quelque chose ? Comment le faire ? C'est à cela que je vous invite maintenant.

(Contestations).

Je vous demande maintenant quelques minutes d'attention, Monsieur le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris, Monsieur Bertrand LANDRIEU est ici parmi nous et souhaite en quelques mots vous dire l'importance qu'il attache à ce débat.

Monsieur le Préfet, si vous voulez venir à la tribune.

(Sifflements)

S'il vous plaît Messieurs, Mesdames, vous écoutez Monsieur le Préfet qui, vous allez le voir, n'est pas porteur d'un message qui pourrait vous laisser supposer un seul instant qu'il n'est pas à votre écoute. Donc, un peu de silence, s'il vous plaît.

Monsieur le Préfet, vous avez la parole.

M. BERTRAND LANDRIEU, PREFET DE REGION ÎLE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Élus, Mesdames, Messieurs, chers Concitoyens, je suis très heureux de participer ce soir au nom de l'État à l'ouverture de ce débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy Orgeval.

Je crois personnellement beaucoup à la vertu de ces débats publics, qui permettent à chacun de s'exprimer sans réserve, de façon directe et franche.

Je sais, le connaissant depuis longtemps, que Monsieur BERGOUGNOUX, à qui la Commission Nationale du Débat Public, a confié la Présidence de cette Commission Particulière dédiée à ce projet, s'attachera à ce qu'un véritable dialogue s'instaure et à ce que chaque voix compte et puisse être entendue.

L'expérience du débat public, que nous avons pu avoir en Île-de-France, c'était la première fois sur le projet CDG Express, a montré combien ces échanges pouvaient être fructueux et conduire à retenir une option qui réunisse un large consensus, en s'efforçant de concilier les préoccupations diverses et parfois contradictoires des uns et des autres.

Que ceux qui n'en sont pas convaincus aillent voir leurs concitoyens de Seine St-Denis, ils verront que l'État a abordé ce projet CDG Express avec un projet, et qu'après le débat public, il en a décidé d'un autre.

(Applaudissements et contestations)

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

Je suis au nom de l'État convaincu de l'opportunité d'un tel projet.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence s'il vous plaît, laissez parler Monsieur le Préfet.

M. BERTRAND LANDRIEU, PREFET DE REGION ÎLE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS :

En effet, l'amélioration des conditions de déplacement au sein de la Région entre les grands pôles qui la constituent est un facteur essentiel de l'attractivité de l'Île-de-France.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. BERTRAND LANDRIEU, PREFET DE REGION ÎLE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS :

Dans leur plus grand nombre, les Franciliens attendent de nouvelles infrastructures pour mieux accéder chaque jour à leur lieu de travail, à leur domicile et à leurs loisirs.

(Huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. BERTRAND LANDRIEU, PREFET DE REGION ÎLE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS :

Les entreprises, si elles sont bien desservies, pourront renforcer leur compétitivité et créer plus d'emplois.

(Sifflements et huées)

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

Écoutez, là, je vous préviens vraiment solennellement. Vous êtes en train de gâcher véritablement l'occasion de dire ce que vous avez à dire, car je peux vous garantir que lorsque je ferai mon rapport, ce ne sont pas les sifflets que je vais pouvoir retracer, mais les arguments.

Après, ne vous étonnez pas, si la personne qui prend la décision n'est pas informée des arguments. Vous raisonnez comme si ce projet de prolongement était forcément un tracé qui vous déplaît.

(Sifflements et huées)

Monsieur le Préfet vient de vous expliquer que la question n'est pas là.

Surtout, écoutez-le et ensuite écoutons-nous, et dites ce que vous avez à dire. Vous avez des porte-paroles qui prendront la parole. Ce n'est pas en nous empêchant tous de parler que vous ferez progresser votre cause.

(Applaudissements)

On continue s'il vous plaît.

M. BERTRAND LANDRIEU, PREFET DE REGION ÎLE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS :

Dans l'optique du développement de l'activité économique et de l'emploi en Île-de-France, les schémas directeurs régionaux prévoient depuis plus de 30 ans de doter l'Île-de-France d'une rocade autoroutière à environ 25 km du centre de la capitale.

Le prolongement de la Francilienne entre Cergy et Poissy-Orgeval est l'un des ces maillons. Plusieurs projets ont été étudiés par l'État. Ils ont été soumis aux élus et aux habitants. Ils ont déjà suscité des débats.

Aucun de ces projets n'a été réalisé. Pendant ce temps, le Nord-Ouest de l'Île-de-France a continué à s'urbaniser.

Le développement de l'emploi et l'arrivée de nouveaux habitants ont augmenté les déplacements.

Il est donc clair que la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière reste d'actualité.

(Protestations).

C'est l'une des conditions du développement économique harmonieux de ce territoire.

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. BERTRAND LANDRIEU, PREFET DE REGION ÎLE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS :

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

Il est donc très important que ceux qui sont concernés par ce projet...

DANS LA SALLE :

C'est nous !

M. BERTRAND LANDRIEU, PREFET DE REGION ÎLE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS :

Je vous parle, permettez-moi de me faire entendre. Il est donc très important que ceux qui sont concernés par ce projet puissent être informés et donner leur avis sur les projets.

Je tiens donc à saluer l'initiative de Gilles de ROBIEN.

(Huées).

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

Maintenant, on vous a entendus, laissez Monsieur le Préfet s'exprimer.

M. BERTRAND LANDRIEU, PREFET DE REGION ÎLE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS :

Je tiens donc à saluer l'initiative de Gilles de ROBIEN, Ministre de l'Équipement qui, par cette saisine de la CNDP, a conduit l'État à prendre ses responsabilités sur ce dossier.

Le débat, qui s'ouvre aujourd'hui, invite chacun à prendre ses responsabilités, et je fais confiance à la Commission pour que ce débat soit large et transparent.

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

Le dossier, sur lequel s'engage le débat public, présente les tracés qui ont été étudiés, les mesures envisagées pour protéger les habitants et l'environnement

(Sifflements et huées).

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

Si vous ne voulez pas en discuter, on peut décider de se séparer, et vous aurez manqué vraiment une belle occasion de vous faire entendre autrement que par des sifflements.

M. BERTRAND LANDRIEU, PREFET DE REGION ÎLE-DE-FRANCE, PREFET DE PARIS :

Je vous rassure tout de suite, j'arrive à la conclusion.

Le débat public, qui va précisément permettre de confronter ces solutions aux besoins, aux attentes et au vécu des habitants, et des acteurs du territoire, s'ouvre donc aujourd'hui.

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

Enfin, je voudrais vous rappeler que, quelle que soit l'issue du débat, celui-ci marquera profondément l'opération.

Après le débat, les choses auront changé, les positions et les décisions de chacun devront tenir compte des échanges qui auront lieu.

A vous maintenant de vous exprimer, je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements – sifflements).

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

Merci Monsieur le Préfet, merci aussi de votre patience. Vous avez touché du doigt combien le climat de ce débat est passionné, et quels efforts nous devons déployer pour que s'engage véritablement un débat public digne de ce nom.

La Commission Particulière du Débat Public, que je préside, et dont les membres sont autour de cette table : Sophie ALLAIN, Yves DESROUSSEAU, Galiène COHU, Alain MECHINEAU, vous accompagnera tout au long de ce débat.

Le débat public est en effet la rencontre entre un projet porté par le Maître d'ouvrage, que vous avez à cette table, et qui se présentera tout à l'heure, et le public que vous êtes, directement concerné, et nous l'avons bien compris tout à l'heure, par au moins l'une des hypothèses envisagées, mais ce n'est pas la seule dans le dossier du Maître d'ouvrage.

La Commission Nationale du Débat Public m'a confié cette mission. Il y a, si vous le voulez bien, trois mots clés qui sont : informer, écouter, rendre compte.

Informer, c'est favoriser la circulation la plus large de l'information.

Il y a d'abord des documents pour lancer le débat. Nous avons tiré à 240 000 exemplaires trois petites brochures, l'une préparée par la Commission Particulière du Débat Public, expliquant ce qu'est un débat public, l'autre beaucoup plus pratique expliquant comment vous pouvez prendre part, et la dernière portant sur un résumé en 12 pages du projet présenté par le Maître d'ouvrage.

Je sais que tout n'a pas été parfait dans cette diffusion. 240 000 exemplaires : ce n'est pas rien, et je sais qu'il y a eu des ratés. Nous allons les combler.

D'abord, ceux qui sont ici ont trouvé à l'entrée tous ces documents, et d'autres sur lesquels je reviendrai tout à l'heure.

Ensuite, nous allons mettre dans les mairies où il y a eu des loupés, des documents pour que tout le monde puisse accéder cette information de base.

Vous avez également trouvé à l'entrée le dossier complet du Maître d'ouvrage : 88 pages, et à l'intérieur la possibilité de trouver des annexes souvent accompagnées d'un cédérom. Voilà les annexes papiers, si on les avait mises sous forme d'un dossier.

(Monsieur Yves DESROUSSEaux montre le volume du dossier que représentent les annexes).

Par contre, elles vont tenir dans deux cédéroms, auxquels vous aurez accès au fur et à mesure des réunions.

Ceci étant, l'information initiale, ce n'est pas tout, et au cours du débat, nous allons enrichir cette information. D'abord les réunions publiques, dont celle-ci est la première, vont donner lieu à restitution, notamment sur le site Internet. Ensuite, le Maître d'ouvrage répondra aux questions que nous lui poserons, que vous lui poserez, et nous nous engageons à ce que toutes les questions qui seront posées aient une réponse. Enfin, vous aurez la possibilité de poser des questions directement sur le site Internet, mais aussi en réunions par l'intermédiaire des petits papiers que l'on vous a remis à l'entrée, et dont je vous expliquerai tout à l'heure le maniement.

Deuxième obligation morale que nous avons vis-à-vis de vous, c'est de vous écouter. On va vous écouter d'abord dans les réunions publiques. Vous avez reçu un petit papier, et si vous souhaitez poser une question ou émettre une opinion, inscrivez-la sur ce petit papier que les hôtes vont ramasser.

Nous sommes très nombreux, tout le monde ne pourra pas prendre la parole, mais je m'engage à ce que les questions, qui ne seront pas traitées en séance, fassent l'objet d'une réponse complète, ultérieure dans des délais relativement brefs.

Ensuite, pour vous exprimer, vous disposerez du site Internet, sur lequel vous mettrez toutes les contributions que vous jugez utiles.

Vous disposerez d'une carte T, qui était insérée dans le dossier que l'on a diffusé et que vous avez trouvé en nombre suffisant à l'entrée.

Vous disposerez encore, et là je pense aux collectivités territoriales, aux associations, aux chambres consulaires, de la possibilité d'écrire des cahiers d'acteurs, dans lesquels en quatre pages, vous pourrez argumenter plus profondément sur ce dossier.

Troisième point : rendre compte.

La Commission Particulière du Débat Public n'a pas à émettre un avis, à recommander une solution. Nous devons rendre compte aussi fidèlement que possible de tous les échanges qui ont eu lieu, ce qui m'amenait tout à l'heure à vous dire que le temps de l'argumentaire est venu. Et c'est ce qui sera retracé dans mon rapport final.

Alors, venons-en maintenant aux réunions publiques qui constituent la partie la plus visible du travail que nous allons mener ensemble pendant quatre mois.

Il y a la réunion d'ouverture, où nous sommes aujourd'hui. C'est d'abord de l'information, pour que vous sachiez en quoi finalement consiste ce projet, qui a des multiples façons de se réaliser, comme on va le faire tout à l'heure.

Vous avez trouvé à l'entrée de la salle une carte des tracés que le Maître d'ouvrage soumet au débat, sachant que ces tracés peuvent être combinés, et que si quelqu'un a une idée géniale sur la manière de faciliter la circulation dans cette partie de l'Île-de-France, et qui n'est pas sur la carte, on l'écouterait évidemment avec beaucoup d'attention. Vous avez ensuite, après cette réunion d'ouverture, des réunions dites de proximité. Je ne peux pas vous dire aujourd'hui combien il y en aura, parce que les renseignements que j'avais donnés lors de la conférence de presse sont déjà totalement erronés, nous en avons rajouté trois, et nous sommes maintenant à seize. S'il en faut plus, on en fera plus.

Cela consistera à se rendre dans les différentes communes, qui figurent sur chacun des tracés possibles, et à discuter avec les habitants des questions que soulèverait le tracé.

DANS LA SALLE :

Et Poissy ?

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

Mais nous viendrons à Poissy, c'est programmé et vous l'avez sur le programme définitif. Nous viendrons aussi à Orgeval, nous l'avons ajouté. Si vous en voulez d'autres, on vous écouterait.

DANS LA SALLE :

Herblay !

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

Pourquoi pas, je parlerai avec votre Maire.

Donc, grande ouverture sur la possibilité de discuter localement des vrais problèmes de la population.

Ensuite, nous aurons quatre réunions thématiques, peut-être une cinquième si nécessaire, sur les questions principales :

- ❖ Quels sont les objectifs du projet, ses conséquences et ses enjeux en termes d'aménagement du territoire ?
- ❖ Quelles sont les nuisances et les risques sanitaires qu'il peut comporter : le bruit, la pollution atmosphérique... ?

On fera appel à des experts indépendants qui viendront nous exposer leur point de vue. Autrement dit, ce ne sera pas un monologue du Maître d'ouvrage.

- ❖ Quelles sont les prévisions de trafics et qu'apportent les différentes solutions envisageables en terme de récupération de la voirie locale pour des trafics de proximité, en termes de facilitation des déplacements des habitants de la zone, en termes de meilleure circulation entre les différents pôles de la partie ouest de l'Île-de-France ?
- ❖ Comment ce projet s'insérera-t-il dans l'environnement, environnement au sens habituel du mot : les paysages, etc., mais aussi dans l'écosystème ?

Enfin, la réunion de synthèse aura lieu le 6 juillet dans le même lieu.

Au cours de cette réunion de synthèse, c'est moi qui parlerai. Je vous dirai, à cet instant, ce que j'écrirais dans mon rapport si je devais le rédiger instantanément, et je vous écouterai pour savoir ce qu'il faut ajouter, ce qu'il faut éventuellement corriger parce que cela ne correspond pas tout à fait à votre expression. Donc, ce rapport de synthèse, sans dire qu'on le rédigera ensemble, vous aurez largement votre avis dessus.

On vous laissera deux jours pour les corrections écrites que vous voudriez faire. Le point important est que je rendrai ce rapport de synthèse dans la dernière semaine de juillet. Il sera remis au Ministre.

Le Ministre disposera de trois mois pour faire connaître la décision. Je suis convaincu que le Ministre devrait être tout à fait éclairé par les échanges que nous allons avoir. C'est la raison pour laquelle, je souhaite vraiment dans l'intérêt général, qui est aussi le vôtre, que ces échanges soient nourris, argumentés et puissent être ainsi pris en considération.

Voilà ce que je voulais vous dire en introduction.

Maintenant, si vous avez des questions, des opinions à exprimer, n'hésitez pas à remplir les petits papiers. Je crois qu'ils sont tout à fait clairs. On les collectera très rapidement, plus tôt vous les remplirez, plus tôt on pourra organiser la discussion.

J'ai prévu après la présentation par le Maître d'ouvrage, qui va avoir lieu maintenant, d'appeler un certain nombre de personnes à la tribune, personnes très représentatives de certaines problématiques et de certaines positions vis-à-vis des différents tracés.

Mais, bien entendu, vous aurez aussi la parole. Nous ne sommes pas dans un débat de notables, c'est le public, bien sûr les élus, mais aussi tous ceux qui ont quelque chose à dire

sur le projet, bien sûr les associations, et bien sûr chacun d'entre vous à qui on va donner tout au long de ce débat la possibilité de s'exprimer.

Merci de votre attention, et je passe la parole au Maître d'ouvrage, qui va d'abord se présenter, et présenter son projet.

(Applaudissements, sifflets).

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

Bonsoir Messieurs les Élus, bonsoir Mesdames Messieurs pour ce débat.

Je voudrais tout d'abord me présenter : Francis ROL-TANGUY, Directeur régional de l'Équipement Île-de-France, et avec l'équipe qu'anime Éric DEBARLE qui est à mes côtés, nous allons vous présenter rapidement ce qu'est le dossier soumis au Débat Public.

Je voudrais d'abord rappeler que le dossier, qui est à votre disposition, a reçu le visa de la Commission Particulière du Débat Public, puisque la Commission Nationale du Débat Public nous a demandé effectivement de le traiter avec tous les éléments nécessaires.

Je ne reviendrai pas sur ce qu'a présenté le Préfet de Région, Bertrand LANDRIEU, quant aux grands enjeux de ce projet. Je voudrais dire pour nous qu'au travers de ce dossier, nous avons d'abord et avant tout voulu manifester cinq objectifs majeurs :

- ❖ Relier d'abord les pôles économiques, qui sont ceux de Cergy-Pontoise et de Poissy, à l'ensemble de la région Île-de-France, et au-delà, notamment vers les pôles franciliens que sont Roissy et, au Sud, Versailles et St-Quentin-en-Yvelines.
- ❖ Mieux desservir, comme le rappelait le Préfet de Région, car je crois que c'est une grande question de l'heure, les zones d'activités ; accompagner et favoriser ainsi le développement de l'emploi dans les zones d'activités d'importance que sont celles de St-Ouen-l'Aumône, d'Éragny, de Conflans Ste-Honorine, de Poissy ou même de la boucle de Chanteloup.
- ❖ Répondre naturellement aux besoins de déplacement, qui ne cessent de grandir dans cette région.
- ❖ Naturellement, la question qui nous est aussi posée par ce projet, c'est de permettre de rendre aux riverains de la RN184 notamment une vie autrement plus agréable que celle d'aujourd'hui, de permettre effectivement à ces infrastructures de se développer.

(Sifflements).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît, vous aurez la possibilité de marquer votre désapprobation tout à l'heure, mais laissez parler le Maître d'ouvrage. Pour l'instant, il vous parle d'objectifs. Continuez, Monsieur le Préfet.

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

- ❖ De permettre donc ainsi un autre partage de l'espace, avec les piétons, les cyclistes et les transports en commun.

(Sifflements, huées).

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

S'il vous plaît, laissez continuer ! Je ne sais pas à quelle heure on va terminer, car je ne vais pas couper la parole au Maître d'ouvrage, il ira jusqu'au bout de son exposé, alors laissez-le parler. Continuez, ne vous laissez pas impressionner.

(Sifflements, huées).

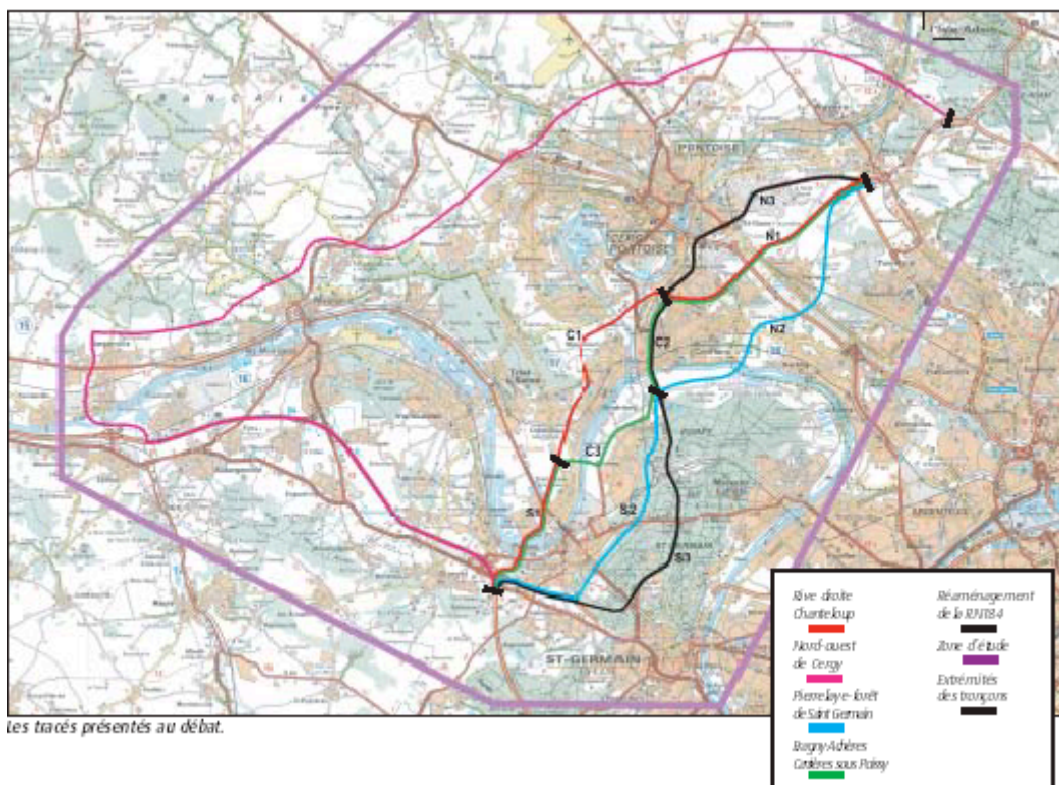
M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

- ❖ Améliorer la sécurité routière.

Pour répondre à ces objectifs, nous présentons donc au sein du dossier de débat public cinq tracés, et je vais donc proposer à Eric DEBARLE de venir maintenant rapidement vous les proposer.

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

Bonsoir, Éric DEBARLE, j'ai été chargé par Francis ROL-TANGUY de coordonner l'ensemble des études qui ont abouti au dossier de débat public qui vous est présenté ce soir. Quel projet présentons-nous et comment avons-nous travaillé ? Nous présentons effectivement cinq tracés :



Ces tracés ont été figurés par des couleurs, qui ne cherchent pas à caractériser ces tracés, mais qui cherchent à faciliter nos échanges.

Le tracé rouge correspond à celui retenu par décision ministérielle.

(Sifflements, huées).

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

Un peu de silence, on vous a compris. Laissez au moins la possibilité d'émerger aux solutions dont vous ne voulez pas. Si vous l'interrompez tout le temps, il ne pourra pas vous présenter les solutions différentes de celles contre lesquelles vous vous battez, et donc le débat sera complètement raté.

Monsieur DEBARLE, continuez !

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

Ce tracé prend son origine à l'échangeur entre l'autoroute A115 et la RN184. Il passe en limite de St-Ouen-l'Aumône et de Pierrelaye, puis il traverse Éragny, et ensuite la boucle de Chanteloup, pour rejoindre l'autoroute A13.

(Sifflements, huées).

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

S'il vous plaît.

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

Un deuxième tracé présenté (tracé violet) prend son origine plus au nord que le précédent. Il contourne l'agglomération de Cergy-Pontoise par le Nord-Ouest, et passe ensuite au Nord de Meulan, à Gargenville pour rejoindre l'autoroute A13 à Épône.

Un troisième tracé a été étudié (tracé bleu). Il traverse la plaine de Pierrelaye.

(Sifflements, huées).

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

Écoutez, un tout petit peu de silence, s'il vous plaît. Si la moitié de la salle applaudit et l'autre moitié siffle, et chaque fois que l'on change de tracé c'est l'inverse, on ne va pas en sortir. Donc, laissez le Maître d'ouvrage aller jusqu'au bout de sa présentation, et après on va discuter. Monsieur DEBARLE, continuez !

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

Le tracé bleu franchit la Seine en limite de Conflans Ste-Honorine, pour ensuite traverser la forêt de St-Germain, et rejoindre par une route nouvelle l'autoroute A14, puis l'autoroute A13.

Un quatrième tracé (tracé vert) emprunte au début le même chemin que le tracé rouge, mais ensuite traverse Conflans par la RN184, contourne Achères, franchit la Seine pour rejoindre le tracé rouge.

Le cinquième tracé (tracé noir) correspond au réaménagement de la RN184, jusqu'au Camp des Loges à St-Germain, d'où il rejoint également par une route nouvelle l'autoroute A14, puis l'autoroute A13.

Pour l'ensemble de ces tracés, nous avons repris totalement nos études. Les études ont été menées avec la même méthode et le même niveau de précision, quel que soit le tracé. Nous avons souhaité partir de la situation actuelle pour répondre aux objectifs que vous a cités Francis ROL-TANGUY : répondre aux besoins d'aujourd'hui et bénéficier des dernières connaissances techniques. Nos études comprennent deux parties :

1. Une analyse de la situation actuelle.
2. Une projection dans l'avenir.

Concernant la situation actuelle, nous avons mesuré le trafic routier sur les voies les plus importantes de ce secteur, grâce à des comptages et des enquêtes.

Nous avons mesuré le bruit et la qualité de l'air en plusieurs points du territoire. Nous avons localisé les zones d'habitat, d'emplois, et les équipements sensibles pour la santé que sont les écoles par exemple et les maisons de retraite. Nous avons également recensé les richesses architecturales, les paysages de qualité, les milieux naturels sensibles et les ressources en eau.

Pour nous projeter dans l'avenir, nous avons bâti un scénario pour 2020. Nous avons localisé les futurs habitants et les nouveaux emplois, selon les schémas de développement et les projets des collectivités territoriales. Nous avons en matière de pollution, intégré les progrès faits dans les moteurs et les carburants.

Enfin, nous avons calculé le bruit qui sera émis par le prolongement de la Francilienne, non pas en fonction du trafic à l'ouverture de cette infrastructure, mais en fonction du bruit maximum qu'elle est capable d'émettre.

Nous avons également mesuré quel pourrait être l'apport d'un transport en commun, neuf, ferré. Il s'agit de la tangentielle Ouest, qui relierait St-Cyr l'Ecole à Achères, en desservant Poissy et St-Germain en Laye.

Quels sont les résultats de nos études ? En ce qui concerne la tangentielle Ouest, celle-ci devrait accueillir 20 000 voyageurs par jour, dont 4 à 5 000 qui seraient d'anciens automobilistes qui abandonneraient leur véhicule. En termes de trafic, en 2020 :

- ❖ Le tracé bleu accueillerait environ 110 000 véhicules.
- ❖ Les tracés vert et rouge accueilleraient un trafic de 105 000 véhicules.
- ❖ Le tracé violet supporterait un trafic de 80 000 véhicules.
- ❖ Le tracé noir supporterait un trafic de 125 000 véhicules.

En ce qui concerne les poids lourds, les tracés bleu, vert et rouge accueilleraient 8 000 poids lourds par jour dans les deux sens, le tracé violet 4 000 poids lourds, le tracé noir accueillerait un nombre légèrement inférieur de poids lourds que les tracés bleu, vert et

rouge. Si le prolongement de la Francilienne était réalisé, les automobilistes bénéficieraient de gain de temps significatif. Si l'on prend l'exemple d'un trajet entre Cergy-Pontoise et St-Quentin en Yvelines.

(Sifflements, huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

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

Le tracé rouge permettrait de gagner 24 minutes, les quatre autres tracés permettraient de gagner 15 minutes. Les tracés bleu, vert et rouge permettent d'alléger le trafic sur les voies qui lui sont proches, avec notamment sur certaines portions de la nationale 184 des gains pouvant atteindre 30 % du trafic.

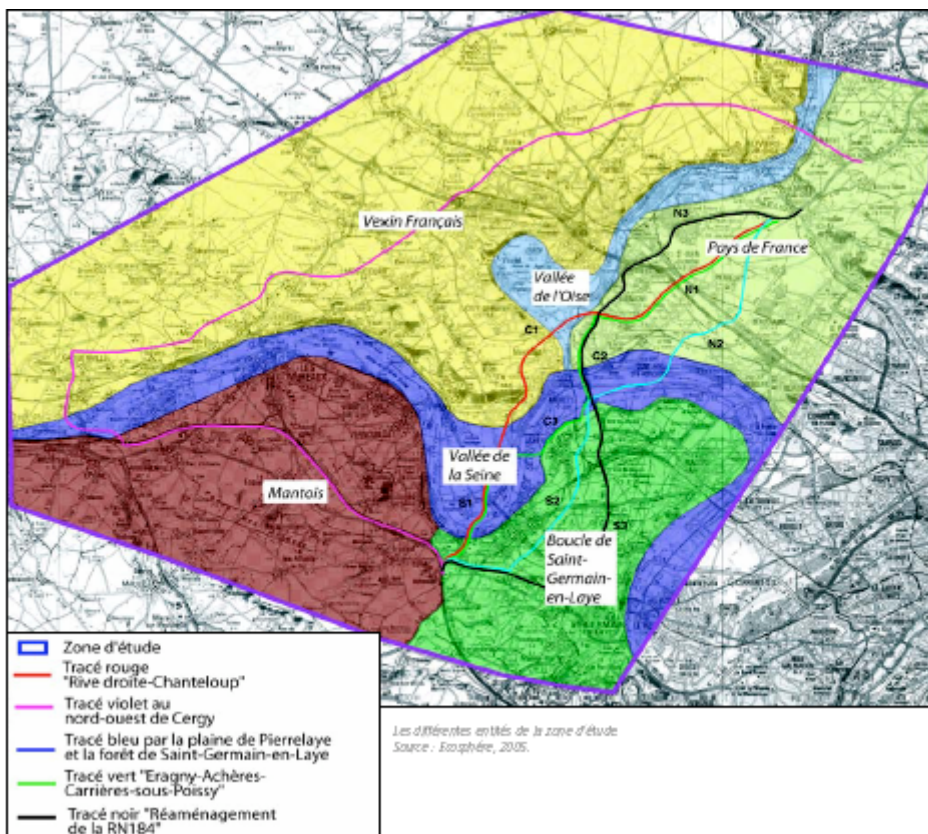
(Sifflements, huées).

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

Bien, vous continuez !

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

Nous avons cherché à rendre le prolongement le moins visible possible. Les parties nouvelles de ce prolongement seront de la même qualité que l'autoroute A14 pour protéger les riverains, la faune et la flore.



Une carte vous est projetée où sont répertoriés les paysages urbains et naturels à prendre en compte.

Chaque tracé a des avantages et des inconvénients.

LE TRACE ROUGE.

Il commence par marquer la limite de la plaine de Pierrelaye, puis il traverse Éragny en tranchée couverte, ce qui permet de réhabiliter le bois du Chasse-marée. Son intégration paysagère est plus difficile à Maurecourt. Il franchit ensuite les Coteaux de l'Hautil à Andrésey, à Chanteloup en tranchée couverte, puis à Poissy, et à Carrières-sous-Poissy des aménagements seront nécessaires pour minimiser son impact, sur le paysage, la faune et la flore.

LE TRACE VIOLET.

A son origine, il passe en tunnel sous l'Oise, dans le secteur d'Auvers-sur-Oise, puis il traverse les paysages du parc naturel du Vexin français, ainsi qu'un certain nombre de vallées sensibles, comme l'Aubette-Montcient, Viosne, Sausseron.

LE TRACE NOIR.

Au nord de son tracé, il a peu d'effets sur les milieux naturels. Par contre, tout au long de son tracé, à cause de l'augmentation du trafic, il accentue les coupures urbaines et les coupures des espaces naturels.

LE TRACE BLEU.

Il traverse la plaine de Pierrelaye, qui est le seul espace entre l'agglomération parisienne et l'agglomération de Cergy-Pontoise. Puis, il traverse la forêt de St-Germain par un tunnel où les ouvrages d'exploitation et de sécurité devront être intégrés. En ce qui concerne les protections acoustiques, nous avons prévu, lorsque c'était utile, des écrans acoustiques ou des talus de terre. Lorsque ces mesures de protection n'étaient pas suffisantes, nous avons couvert le prolongement de la Francilienne. C'est le cas à Éragny, à Andrésey, à Achères, à Chanteloup, à Carrières-sous-Poissy et à Issou.

(Sifflements, huées).

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

Allons, allons, un peu de silence, s'il vous plaît !

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

Grâce au renouvellement, au changement des anciennes voitures et au remplacement par des nouvelles moins polluantes, ainsi que grâce à la diminution des polluants dans les carburants, la plupart des polluants seront moins présents dans l'atmosphère en 2020.

(Sifflements, huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît !

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

Nous ne construirons pas de remblais en zone inondable, ceux-ci seront remplacés par des viaducs portés par des piles. Lorsque nous passerons à proximité des zones de captage

d'eau potable, des ouvrages sont prévus pour récupérer les eaux éventuellement souillées par le trafic automobile.

Quel est le coût de chacun de ces tracés ?

- ❖ Le tracé noir coûte 1,1 milliard d'Euros.
- ❖ Les tracés bleu et violet coûtent 2,1 milliards d'Euros.
- ❖ Les tracés vert et rouge coûtent 1,5 milliard d'Euros.

Quelles sont les possibilités de financement de ces tracés ?

Trois possibilités s'offrent à nous.

- ❖ L'appel du budget de l'État, éventuellement complété par celui de collectivités locales, territoriales. Dans ce cadre, c'est le contribuable qui finance la construction du prolongement.
- ❖ Une deuxième possibilité de financement se fait par le biais d'un concessionnaire rémunéré par un péage. Dans ce cas, c'est l'usager qui finance la construction.
- ❖ Il existe une troisième possibilité de financement, nouvelle : le contrat de partenariat public/privé, où en fait l'État verse une sorte de loyer à son partenaire privé. Dans ce cas, c'est également le contribuable qui finance le prolongement.

Quel est le planning de réalisation ? Quand pourra-t-on rouler sur la Francilienne, si le Ministre ou le Gouvernement décide à l'issue du débat public de réaliser un tracé ?

DANS LA SALLE :

Jamais !

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

Monsieur DEBARLE, vous terminez !

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

L'enquête d'utilité publique pourrait se dérouler en 2009 pour un début des travaux en 2011 et une mise en service en 2015.

Je reste à votre disposition.

(Sifflements, applaudissements).

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

Je ne suis pas surpris de voir le public se diviser sur les tracés.

(Sifflements, huées).

Mais, vous avez toujours la conclusion possible que rien n'est faisable, et qu'il faut rester dans la situation actuelle, et ceci n'est pas du tout exclu comme conclusion. Effectivement, si c'est majoritairement ce qui ressort du débat, je l'écrirai. Mais, il faut être bien sûr que finalement c'est ce que vous voulez.

Alors maintenant, parlons tout à fait clair. Tout est une question de confiance entre nous.

(Sifflements, huées).

Je vous ai dit que je n'étais pas là pour faire des recommandations, mais simplement pour répercuter sur le décideur tous les arguments qui allaient être échangés.

Je m'engage à le faire, absolument.

(Interpellations).

Il y a des choses que je n'admets pas tout à fait. Je ne suis à la solde de personne, sinon je ne serai pas là. Il y a des interpellations qui ne vont pas. On peut être contre un projet, et c'est tout à fait légitime, mais suspecter que les gens qui sont ici sont de mauvaise foi : je ne peux pas l'admettre.

Alors, justement, comme je vous l'avais promis, quelques questions concernant le déroulement du débat lui-même, et Monsieur Alain MECHINEAU les a rassemblées.

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Avec les membres de la Commission, nous sommes à la disposition de votre expression pour poser les questions.

Nous avons quelques questions concernant le rôle de la CPDP et son indépendance. Elles tournent autour de quatre thèmes :

1. Les réunions publiques
2. La diffusion des informations
3. L'indépendance
4. Le rôle des conclusions du débat public dans la décision finale.

Voilà, Monsieur le Président, un bon programme de questions déjà pour commencer.

Concernant les réunions publiques, quatre questions d'habitants d'Orgeval, et peut-être que l'un d'eux, même s'il n'a pas mentionné qu'il voulait s'exprimer en public, voudra venir poser lui-même la question, et nous dire pourquoi il souhaite une réunion à Orgeval, pour que le Président puisse vous répondre.

M. BOITEAU *, ADMINISTRATEUR DU COPRA ORGEVAL :

Sur les cinq projets présentés, quatre vont directement à Orgeval, le cinquième étant celui du Grand Ouest se termine en amont. Il passe à Orgeval mais pas directement. Nous avons été très surpris que la ville d'Orgeval ne soit pas retenue pour évoquer les questions de pollution, notamment pollution chimique et pollution acoustique.

(Applaudissements).

Vous faites arriver un nombre très important de véhicules. On a estimé que cet échangeur était pratiquement équivalent à celui de Bagnolet, de triste réputation.

Il y aura, dans un endroit qui est actuellement assez tranquille, une concentration maximum de pollution dans tous les domaines : pollution chimique à la fois des particules.

Je note au passage qu'elles ne sont plus mesurées dans les stations concernées.

En ce qui concerne l'acoustique, on a de grandes inquiétudes, car vous évoquez parfois des niveaux de 60 décibels, parfois de 65 décibels, ce qui est une pollution acoustique modérée, alors que c'est faux. On triple le volume sonore en passant de 60 à 65.

Pour résumer, nous souhaiterions qu'une réunion soit organisée à Orgeval sur le thème de la pollution chimique et de la pollution acoustique, car quatre solutions aboutissent à Orgeval, qui est une véritable nasse pour ces voitures.

(Applaudissements).

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

D'abord, vous avez pu noter sur le programme, qui a évolué, qu'une réunion est prévue à Orgeval le vendredi 28 avril à 20 H 30. La salle sera prochainement définie, j'en ai parlé avec le Maire d'Orgeval.

Il est évident que les questions que vous soulevez vont être débattues dès la réunion de proximité d'Orgeval, car vous exprimez, sans doute à juste titre, que c'est une préoccupation essentielle.

Nous aurons aussi une réunion thématique, car vous n'êtes pas les seuls à vous préoccuper de ces questions, même si en effet je retiens votre argument que Orgeval est un lieu particulièrement sensible de ce point de vue.

Donc, je vous invite à deux choses :

1. A préparer très soigneusement ce thème pour la réunion que nous tiendrons à Orgeval, à laquelle participera le Maître d'ouvrage. Je vous promets que nous irons au fond des questions.
2. A participer à la réunion thématique, et même si vous le souhaitez à dialoguer avec nous pour sa préparation, afin qu'à la réunion thématique, les vrais problèmes soient abordés (ceux que vous exposez).

M. BOITEAU *, ADMINISTRATEUR DU COPRA ORGEVAL :

Nous avons bien noté cette réunion, et nous allons la préparer.

M. PATRICK BARBE, MAIRE DE HERBLAY :

Il y aura une réunion à Herblay ?

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

Oui, Monsieur le Maire, nous nous voyons prochainement et nous montons une réunion. Elle aura lieu dans les meilleurs délais possibles.

Il y avait également une question sur l'indépendance de la CPDP.

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Sur l'indépendance et sur la diffusion. Sur la diffusion, un habitant de l'île des Migneaux de Poissy s'étonne de ne pas avoir reçu l'information, alors que ce fut le cas aux Mureaux. Idem pour quelqu'un d'Andrézy. Tous les habitants n'auraient pas reçu notre information.

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

Premier point, je ne conteste pas un seul instant qu'un certain nombre d'habitants de la Région n'ont pas été touchés par notre diffusion initiale. Il peut y avoir à cela de multiples raisons. Le diffuseur que nous avons pris est un vrai diffuseur professionnel, qui diffuse des journaux locaux, les publicités de grandes surfaces (Carrefour, Auchan...). Il sait très bien que dans une diffusion aussi massive, il y a forcément des destinataires qui ne sont pas touchés.

Nous entreprenons donc de corriger cela, et j'invite Messieurs et Mesdames les Maires, qui constateraient des lacunes de diffusion sur leur commune à nous les signaler. On mettra autant d'exemplaires à votre disposition qu'il faudra. Je pense que pour ceux qui sont là ce soir, ce fut rattrapé.

DANS LA SALLE :

Non.

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

C'est à l'entrée de la salle. Si vous ne l'avez pas pris, je ne vois pas ce que je peux faire. Vous avez à l'entrée de la salle toute la documentation, non seulement les documents résumés dont j'ai parlé tout à l'heure, mais également le document complet du Maître d'ouvrage. Vous avez tout.

Donc, ceux qui sont là ce soir ont toute l'information à leur disposition. On veillera à ce que ceux qui n'ont pas pu participer à cette réunion inaugurale aient aussi l'information.

De toute façon, avec les réunions de proximité, on va couvrir suffisamment le territoire pour compléter toute la diffusion nécessaire. Absolument navré que cette diffusion n'ait pas été complète, parfaite. Je le regrette d'autant plus qu'en tirant à 240 000 exemplaires 15 jours avant l'ouverture du débat, on avait réalisé une vraie performance.

Certains peuvent avoir l'impression que l'on n'a pas été performants, et j'en suis absolument désolé.

L'autre thème porte sur l'indépendance de la CPDP. Je voudrais simplement préciser quelques points. Comme le voyez, nous sommes cinq : deux femmes, deux hommes et le Président, j'allais dire. Aucun d'entre nous n'habite la zone concernée. Nous n'avons donc aucun intérêt à ce qu'un tracé soit retenu plutôt qu'un autre ou même à ce que le prolongement se fasse ou ne se fasse pas. Nous sommes totalement désintéressés.

Aucun d'entre nous n'a jamais travaillé pour la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France. Aucun d'entre nous, bien sûr, ne travaille pour elle aujourd'hui.

Nous touchons une indemnité, qui est versée par la Commission Nationale du Débat Public, autorité indépendante.

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Et elle n'est pas forte !

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

Cette indemnité au demeurant modeste n'est en aucune manière la rétribution pour l'aboutissement d'un projet, vous vous en doutez.

Donc, nous sommes à votre service pour organiser le dialogue, pour que vous ayez l'information nécessaire et recueillir toute l'expression de vos sentiments par rapport au projet, son opportunité et les solutions qui peuvent être apportées, et je m'en porte totalement garant. Si j'avais le moindre doute, je peux vous dire que je ne présiderais pas cette CPDP.

(Applaudissements).

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Une dernière question sur la CPDP. Quel est le processus décisionnel, et quelle est la place des conclusions du débat public dans ce processus ?

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

Je l'ai dit tout à l'heure en introduction, nous faisons un compte rendu fidèle des opinions qui se sont exprimées, des arguments qui ont été échangés. Nous ne faisons pas de recommandations, mais nous donnons à celui qui va décider tous les arguments qui se sont manifestés au cours du débat.

DANS LA SALLE :

Vous l'avez déjà dit.

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

Oui, mais on me repose la question, c'est la raison pour laquelle je recommence. Mon devoir, si des personnes s'interrogent, consiste à leur répondre.

Après ces mises au point, et s'il y a d'autres questions, on y répondra bien entendu en temps voulu, même si ce n'est pas au cours de cette séance, je vais appeler un certain nombre d'intervenants à la tribune. Vous pourrez noter que je les ai choisis avec des problématiques et des opinions très contrastées.

Je commencerai si vous voulez bien par appeler Monsieur Jean-Pierre DACHEUX, représentant régional des Verts.

(Applaudissements).

M. JEAN-PIERRE DACHEUX, REPRESENTANT REGIONAL DES VERTS :

Les Verts du Val d'Oise, des Yvelines et de la région toute entière, plus largement les citoyens de sensibilité écologiste, entrent dans ce débat public, en constatant que ce n'est pas du choix entre cinq tracés dont il va être question, mais bien de la politique autoroutière de l'Île-de-France, cette région capitale qui a choisi lors des dernières élections régionales sur proposition de la Gauche et des Verts de faire de l'Île-de-France la première écorégion d'Europe.

(Applaudissements).

De prolongement d'autoroutes en prolongement d'autoroutes, de l'A104 à l'A12, sans oublier l'A16, c'est bel et bien d'une relance du tout à l'autoroute dans notre région, dont nous allons débattre.

L'une des questions les plus difficiles qu'a à traiter notre société, prise en tenaille entre la menace climatique et le déclin du pétrole, c'est de transposer dans la réalité l'objectif de division par quatre d'ici 2050 des émissions françaises de gaz à effet de serre, exprimée dans la loi d'orientation sur l'énergie, adoptée en juillet 2005.

Et voilà qu'on prétend revenir dans cette belle vallée de la Seine et de l'Oise, très habitée, à des solutions des années 1960, déjà inapplicables alors, inenvisageables à l'horizon 2025.

L'éventuel prolongement de la Francilienne servirait de raccordement entre l'A16, l'A13 puis l'A12.

On ne parle certes plus de bouclage. La grande rocade générale autour de Paris faite de morceaux, sans unité véritable, ne sera jamais complètement achevée.

C'est donc plutôt d'un nouveau maillage autoroutier du Nord-Ouest parisien, dont il va être question et auquel nous allons devoir nous opposer.

C'est une nouvelle politique d'aménagement du territoire qui est nécessaire. Un cinquième de la population française vit en Île-de-France, sur moins de 3 % du territoire national. L'Île-de-France est un géant économique installé sur un territoire géographiquement trop étroit et démographiquement très dense.

C'est bien pourquoi, il n'y a plus au plan régional d'augmentation du trafic routier supportable à court et moyen terme. C'est une autre politique des transports, beaucoup plus économe en énergie, respectueuse du cadre de vie et de la santé des Franciliens, dont il faut rechercher la réalisation technique.

(Applaudissements).

Les citoyens engagés dans le débat public ont à s'emparer à cette occasion de ce dossier vital pour leurs enfants et leurs petits-enfants. Nos priorités doivent changer. Nous aurons inévitablement à modifier notre conception des déplacements, et la nouvelle conjoncture liée au renchérissement du prix du pétrole nous y contraindra.

D'ores et déjà, la charte de l'environnement qui fait désormais partie de notre constitution nous l'impose. Penser à 20 ans devant soi, et plus, exige de rompre avec la logique surannée du tout routier.

Trop de bruit, trop d'accidents, trop de pollution, trop de consommation des espaces.

La congestion insupportable du tissu urbain ne cessera que si de nouveaux investissements massifs sont effectués en coopération avec les régions limitrophes.

Comme on ne pourra pas tout faire à la fois, ni pratiquement, ni budgétairement, nous devons nous engager dans une politique de grands travaux permettant l'importante apparition du ferroutage, la revalorisation de la voie d'eau, et l'indispensable développement

de nouveaux transports en commun plus transversaux, plus sûrs, fréquents, confortables et bon marché.

Là est l'avenir de l'Île-de-France en ce siècle.

L'intérêt économique que nous ne négligeons pas, mais qui est à penser dans le cadre d'une région transformée ne peut l'emporter sur l'intérêt humain, sur la santé des Franciliens, sur l'équilibre social.

Quant à l'intérêt écologique, constamment rappelé dans le dossier du débat public, cela ne peut rester une simple formule de style. Le sacrifice d'espaces verts, au sud de Cergy-Pontoise par exemple, serait une provocation. Tout discours sur les risques liés à l'effet de serre devient creux, dès que l'on se refuse à limiter sérieusement la circulation, notamment celle des camions.

Créer en Île-de-France de nouvelles autoroutes, de surcroît en milieu urbain est devenu une idée particulièrement saugrenue.

(Applaudissements).

Il n'y a pas lieu de bouder ce débat public, dès lors qu'il n'est pas truqué. Mais, précisons toutefois, que nous ne nous laisserons pas enfermer dans des affirmations que nous estimons infondées.

La première étant que la réalisation de l'A104 déchargerait la Route Nationale 184 ; pour combien de temps ?

N'a-t-on pas de multiples fois vérifié qu'en attirant la circulation, on crée des encombrements supplémentaires, on charge les voies adjacentes, on crée de nouveaux bouchons ?

Faudrait-il d'ailleurs attendre dix ans pour procéder aux réaménagements urgents de la dangereuse Route Nationale 184 ?

La seconde affirmation est que le tracé dit de Chanteloup serait historique. Les emprises réservées dans les années 60, pour permettre la réalisation d'une voie rapide, ne concernaient nullement un projet de l'ampleur de la Francilienne, capable de supporter le contournement de Paris pour les flots de véhicules lourds venant du Nord de l'Europe.

(Applaudissements).

Notre troisième contestation est provoquée par la présentation du dossier lui-même, en nous soumettant cinq tracés, on fait diversion. Il s'agit en fait de tenter de faire admettre que seul le tracé primitif est réalisable, quitte à limiter les nuisances à proximité des zones très habitées, en prévoyant des passages souterrains.

Puisque je ne peux prolonger, je conclurai en vous disant que nous pensons finalement que le dossier que nous examinons nous réinstalle dans une bien vieille impasse, et face au défi écologique de ce temps, nous place en pleine contradiction politique. A nous d'en sortir.

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

Merci Monsieur DACHEUX.

J'appelle maintenant Monsieur Jean-François BERNARDIN, Président de la CCI.

M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE :

Messieurs les Préfets, Monsieur le Président, Messieurs les Élus, Mesdames et Messieurs, je parle au nom des entreprises que les Chambres de Commerce représentent par les textes.

Je voudrais d'abord dire que les chefs d'entreprise ont une habitude. Quand il fait du soleil, ils n'ont pas l'habitude de dire qu'il fait nuit. Il y a des réalités et il faut accepter de les voir.

(Sifflements).

Je suis désolé, je n'ai pas apporté de sifflet. Je ne connaissais pas les règles du jeu, je croyais qu'il s'agissait d'un débat démocratique.

(Sifflements, huées).

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

Monsieur le Président, continuez, nous avons écouté Monsieur DACHEUX, Monsieur le Président BERNARDIN peut parler aussi.

M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE :

Il n'y a pas de développement économique, sans circulation des hommes et des marchandises. C'est vrai depuis la nuit des temps. C'est vrai ici et partout dans le monde. Il n'y a pas un exemple d'un endroit qui se soit développé, sans que l'on puisse y circuler facilement.

L'économie de l'Île-de-France est en panne. Pour la première fois depuis la libération, le taux de chômage de l'Île-de-France est devenu le même que celui de la France entière.

(Protestations et sifflements)

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE :

Siffler, c'est l'argument de ceux qui n'en ont pas.

(Sifflements, huées).

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

Je vous ai dit que je ne prendrai pas part dans le débat, vous vous en doutez. Mais, ici, on vous parle de choses qui ont leur importance ; écoutez, même si vous n'êtes pas d'accord. Continuez, Monsieur le Président.

M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE :

La ville nouvelle elle-même est en difficulté, en équilibre difficile. La base de taxe professionnelle du Val d'Oise a été augmentée de zéro l'année dernière et de moins de 1 %

cette année, si mes renseignements sont exacts. Ce n'est pas le signe d'une économie florissante.

Est-ce que vous savez seulement que 150 000 emplois sont directement liés à l'industrie automobile dans l'ensemble du Val d'Oise et des Yvelines ?

((Sifflements, huées)).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE :

Savez-vous que, quelle que soit l'utilisation et le souhait que nous ayons des transports en commun, 95 % des déplacements se font aujourd'hui en automobiles. Je n'aurai pas la cruauté de faire un sondage pour savoir ce soir ceux qui sont venus à pieds.

(Sifflements, huées, applaudissements).

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

Monsieur le Président, l'effet de séance est réussi. Continuez.

M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE :

J'ai des choses à dire, je les dirai à la Commission, ici ou ailleurs.

Nous avons en réalité une seule véritable exigence : que le bouclage de la Francilienne se fasse. Nous pensons que cette est une nécessité, que ce n'est pas seulement un projet local, dont nous avons bien conscience des problèmes qu'il peut poser, c'est une infrastructure régionale et c'est même une infrastructure interrégionale, qui intéresse jusqu'à Rouen et au Havre.

DANS LA SALLE :

Non.

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

Laissez continuer, s'il vous plaît.

M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE :

Nous disons clairement que les politiques doivent faire des choix, à savoir celui du développement économique ou du chômage.

(Protestations).

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

On a entendu le représentant des Verts, on lui a prêté une oreille attentive sur tout son discours. Personne ne l'a sifflé, même si certains ne sont pas d'accord avec lui, faites la même chose avec le Président de la CCI.

M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE :

A partir de là, nous sommes clairs sur l'utilité, il reste le problème très difficile évidemment du tracé. Je ne vais pas l'esquiver. Nous avons une grille de lecture.

Il nous semble que le bouclage de la Francilienne doit d'abord être un bouclage, et que tout ce qui consiste à envoyer à Mantes ou à Rouen demain, est tout sauf un bouclage.

(Sifflements, huées).

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

Un peu de calme, s'il vous plaît.

M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE :

Notre deuxième grille de lecture, c'est que la desserte de la ville nouvelle doit être concernée.

La troisième grille, c'est qu'elle doit séparer les trafics locaux et les trafics de transit, notamment à des fins de sécurité.

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

Vous n'avez pas laissé le Président parler, je suis obligé de lui laisser un peu de temps pour terminer. Vous lui avez coupé la parole sans arrêt.

Si vraiment vous ne voulez pas l'entendre trop longtemps, il faut le laisser parler. Terminez, Monsieur le Président.

M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE :

J'ai compris que c'était la règle du jeu du stade. Je vous signale que Lyon mène 2-0 pour ceux qui s'intéressent au football.

Un dernier mot sur les tracés, quand on lit cette grille de lecture et qu'on sait aussi qu'un certain nombre de gens était prévenu depuis 1960, réitérée depuis 1995, notre grille de lecture, dont j'ai bien conscience qu'elle pose problème à un certain nombre de nos concitoyens et à un certain nombre d'élus : le tracé historique nous semble le plus logique.

(Sifflements, huées).

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

Un petit peu de silence, vous pouvez conclure si vous voulez.

M. JEAN-FRANÇOIS BERNARDIN, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE :

Ceci étant, je ferai deux remarques. Évidemment, ce n'est pas nous qui déciderons. Évidemment, si tout le monde se met d'accord non pas pour nous balader de tracé en tracé, comme on l'a fait pour les fuseaux, mais sur un tracé, qui soit le meilleur tracé possible, et que ce ne soit pas celui qui nous semble le meilleur, évidemment nous serons d'accord.

Dernière remarque, et merci de m'avoir quand même écouté, c'est la faute des pouvoirs publics au sens large si cela n'a pas été fait en temps utiles.

C'est aujourd'hui beaucoup plus difficile. Cela veut dire que la collectivité, que nous sommes, c'est-à-dire les contribuables, devront payer pour que, quel que soit le tracé choisi, un maximum de protections soit pris en matière de protection des populations mitoyennes.

Je vous remercie de m'avoir écouté quand même.

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

Monsieur Jean-Pierre DEJOU, Président du COPRA, vous avez la parole.

(Applaudissements).

M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRÉSIDENT DU COPRA :

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public Francilienne, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Particulière, Messieurs les Préfets, Mesdames et Messieurs les Élus, chères Coprasiennes, cher Coprasiens, Mesdames et Messieurs.

Le COPRA 184, c'est 17 associations de défense de l'environnement, 23 000 adhérents et sympathisants dans toute la région, 121 administrateurs élus chaque année depuis 15 ans durant nos assemblées générales ordinaires, 11 comités de ville pour le Val d'Oise : Pierrelaye, Herblay, Éragny-sur-Oise, Neuville-sur-Oise ; pour les Yvelines : Conflans Ste-Honorine, Maurecourt, Andrésey, Chanteloup les Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Orgeval, un bureau exécutif de 16 membres élus. Créé officiellement en juin 1991, sa représentativité et sa connaissance du dossier ne sont plus à démontrer.

Qui sommes-nous ?

Certainement pas des Khmers Verts ou des Guérilleros, comme certains se complaisent à en faire circuler la rumeur. Nous sommes de simples citoyens qui nous nous battons pour préserver notre région et son environnement, notre santé et notre patrimoine chèrement acquis.

(Applaudissements).

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

(Applaudissements).

Il y a 40 ans maintenant, au moment de la réalisation de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, il s'agissait d'une voie rapide de jonction de ladite ville nouvelle à l'autoroute A13, désenclavant au passage la boucle de Chanteloup.

Cette voie n'a jamais été faite, mais par contre au fil des ans, on a accumulé sur l'avant-projet les trafics interdépartementaux, interrégionaux, nationaux et internationaux pour devenir aujourd'hui le prolongement de la Francilienne.

En d'autres termes, on nous ressort un tracé vieux de 40 ans, comme je l'ai dit et on veut le plaquer sur un territoire, comme si rien ne s'était passé depuis en matière d'urbanisation.

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

Pourquoi nous refusons le tracé dit de Chanteloup ? Parce qu'il passe dans des zones à forte urbanisation et touche dans leur quotidien 200 000 riverains sinistrés sur 22 km à travers 11 communes, un bruit permanent est garanti jour et nuit, une pollution inadmissible conduisant à court, moyen ou long terme à des maladies très graves.

Le scandale de l'amiante ne sert donc pas aux décideurs. Des dizaines d'écoles, centres aérés, maisons de retraite, hôpitaux, centres sportifs touchés de plein fouet. Des sites entièrement saccagés. Ceinture verte entre Conflans et Éragny, colline de l'Hautil, Vallée de Seine et l'île des Migneaux à Poissy où les habitants vont vivre avec un viaduc de 900 m au-dessus de leur tête, avec des piliers de 15 m de haut dans leurs pavillons.

Et pour terminer l'absurde, le plus grand échangeur d'Europe à Orgeval : 55 ha.

(Applaudissements).

150 000 véhicules/jour, dont 20 % de poids lourds, un toutes les quatre secondes.

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

La concertation préalable en son temps, circulaire Bianco, avait été des plus calamiteuses, sans objectivité, avec une seule orientation : trouver au tracé dit de Chanteloup toutes les vertus. Cette obstination avait conduit à un refus catégorique de la population. Plus de 4 000 personnes par vote à bulletin secret dans des salles archicombles ont rejeté l'avant-projet. Plus de 250 élus de toutes tendances sont allés accrocher, en signe de protestation, leur échappe tricolore aux grilles de la Préfecture des Yvelines.

Au cours du référendum organisé par la commune d'Achères, plus de 90 % des votants ont voté contre, les résultats du sondage organisé par la Ville de Conflans ont donné 85 % des 4 000 personnes sondées contre le tracé dit de Chanteloup.

(Monsieur Bergognoux accorde quelques minutes supplémentaires à l'intervention de M. DEJOU).

M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRÉSIDENT DU COPRA :

Cette atteinte à l'ordre public par des décideurs particulièrement obstinés, faisant fi de l'expression démocratique, a conduit trois Premiers Ministres : Monsieur Pierre BEREGOVOY, Monsieur Édouard BALLADUR et Monsieur Lionel JOSPIN, à se prononcer contre le tracé dit de Chanteloup.

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

Nous sommes ce soir à une nouvelle croisée des chemins dans le cadre de la loi Barnier de février 2002.

L'aire d'études qui nous est présentée aujourd'hui ne nous apprend strictement rien que nous ne sachions déjà. Il suffit simplement d'aller directement aux conclusions qui tentent de justifier l'injustifiable.

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

Il y a ceux qui sont pour le tracé dit de Chanteloup, car il ne passe pas chez eux.

Il y a ceux qui urbanisent à outrance, sans se soucier des conséquences sur la qualité de vie.

Il y a ceux qui veulent nous faire la note du choix de l'aménagement du territoire désastreux et essaient aujourd'hui de trouver des solutions en appelant au secours l'État pour réparer leurs erreurs.

Il y a ceux qui favorisent les centralisations démesurées.

Mais, il y a également ceux qui souhaitent trouver une solution la plus appropriée, la moins pénalisante pour les populations, la plus consensuelle, la plus rentable. Nous sommes de ceux-là au COPRA 184.

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

Vous êtes loin d'être au bout de vos surprises. Nous sommes plus que jamais déterminés à faire valoir nos légitimes revendications. Nous nous battons jusqu'au bout sans répit et sans merci pour éviter l'atteinte irréversible à notre environnement.

NON, NON, JAMAIS L'AUTOROUTE SERA NOTRE DEROUTE.

(Applaudissements).

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

Merci Monsieur le Président. J'appelle maintenant Monsieur Dominique LEFEBVRE, Président de la communauté de l'agglomération de Cergy.

M. DOMINIQUE LEFEBVRE, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs (*quelques mots inaudibles*)

Je rappelle que Cergy, c'est un territoire vaste comme Paris, avec 185 000 habitants, 3 600 entreprises, 85 000 emplois, 33 % de logements sociaux, près de la moitié de la population qui a moins de 25 ans.

C'est un territoire en développement, qui a participé depuis 30 ans à une cohérence d'aménagement durable en Île-de-France, en répondant à trois enjeux essentiels de société sur lesquels nous sommes au front aujourd'hui : la question du logement, puisque cette agglomération a prévu de construire 17 000 logements à l'horizon 2020 pour répondre aux besoins de ses populations et des populations actuellement résidant en Île-de-France.

Elle doit par conséquent relever le défi de l'emploi, c'est-à-dire créer sur son territoire environ 1 000 emplois par an, à moins de vouloir rester dans des modèles où l'emploi s'éloigne des lieux d'habitations, où les Cergy-pontains, qui sont déjà près de la moitié à ne pas avoir d'emploi sur leur territoire, devraient faire de longues heures de transport, comme c'est le cas de beaucoup aujourd'hui.

Elle doit enfin relever le défi de la qualité de vie, qui est une qualité de vie que l'on trouve à Cergy-Pontoise de manière sans doute incomparable en Île-de-France, mais que nous voulons préserver.

C'est pourquoi pour l'agglomération de Cergy-Pontoise, la réalisation de l'A104 est une nécessité absolue.

(Sifflements).

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

Continuez !

M. DOMINIQUE LEFEBVRE, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE :

Parce qu'elle est une exigence pour améliorer les conditions de circulation à Cergy-Pontoise, parce qu'elle est un moyen d'améliorer la qualité de vie à Cergy-Pontoise, et parce qu'elle est une nécessité pour préparer l'avenir de nos enfants.

(Protestations).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. DOMINIQUE LEFEBVRE, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE :

Nous nous félicitons donc, élus de l'agglomération de Cergy-Pontoise de l'ouverture de ce débat public dans lequel nous allons évidemment exprimer ce qu'est aujourd'hui notre vision de l'intérêt général de ce territoire, et de cet équilibre toujours nécessaire dans un débat démocratique entre l'intérêt général et les intérêts particuliers.

Je voudrais revenir sur les trois points en repartant de la réalité.

La réalité, ce sont les conditions de circulation aujourd'hui à Cergy-Pontoise. Nous avons vécu sur ce territoire, depuis un certain nombre d'années, une augmentation continue du trafic.

Le fait de ne pas avoir pris en temps utiles des mesures pour organiser ces flux de trafics nous conduit aujourd'hui, en particulier dans deux de nos villes, St-Ouen-l'Aumône et Éragny à avoir des quasi-autoroutes en cœur de ville, avec des nuisances extrêmes et de la pollution sonore pour les populations riveraines sur des territoires, qui je le rappelle, ont le courage aujourd'hui de continuer à construire pour répondre à des besoins essentiels de logement, en particulier de familles populaires.

Par rapport à cela, on voit bien, et la courbe que j'ai présentée le montre (*voir les aides visuelles de M. Dominique Lefebvre dans « Les interventions des participants »*), que ne rien

faire et ne pas boucler conduira inévitablement à un accroissement de ces nuisances, et à une détérioration des conditions de vie pour des milliers de Cergy-pontains.

Donc, il est parfaitement clair, Monsieur le Président, qu'il y a bien pour Cergy-Pontoise et pour les Cergy-pontains un scénario noir. C'est le scénario où l'on ne fait rien. C'est le scénario dit de l'aménagement de la RN184, et celui-là, nous n'en voulons pas pour la qualité de vie de nos habitants.

Nous nous prononcerons évidemment pour ce qui concerne la partie du tracé qui concerne le territoire du Val d'Oise et de Cergy-Pontoise, pour le scénario N1 aménagé, car c'est le seul qui est susceptible aujourd'hui de décharger...

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. DOMINIQUE LEFEBVRE, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE :

C'est le seul qui est susceptible aujourd'hui de décharger la RN184. C'est le seul qui permettra aux équipes municipales de St-Ouen-l'Aumône et d'Éragny-sur-Oise de conduire un projet de réunification et de requalification de leur territoire urbain, et de restaurer les conditions de vie de ce territoire.

Cergy-Pontoise ne peut pas être la seule ville nouvelle d'Île-de-France, celle qui fait l'effort d'accueillir les populations, de construire du logement, d'accueillir à la fois des familles populaires, d'accueillir des familles d'origine étrangère et la seule qui au terme du débat sur le schéma directeur ne sera pas reliée aux grandes infrastructures de communication, qu'elles soient routières ou de transport en commun.

Dans le débat que nous conduisons sur le schéma directeur, nous menons un combat pour la grande couronne et ses habitants. Ce combat a trois priorités à Cergy-Pontoise : les transports en commun avec le RER A, les tangentiels, les lignes TGV Paris-Normandie, et Paris-Londres. Elle a un aspect routier avec le traitement des flux routiers qui existent, et qui existeront, donc le bouclage de la Francilienne.

J'avais oublié de dire que Cergy-Pontoise, c'est aussi le premier pôle universitaire à l'ouest francilien et 20 000 étudiants. C'est aussi les grands équipements structurants de recherche et d'enseignement supérieur qui feront que, sur ce territoire, des entreprises viendront s'implanter et apporteront de l'emploi dans une logique de développement durable, là où les gens habitent.

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

Merci Monsieur le Président. J'appelle Monsieur Michel VALLADE, Maire de Pierrelaye. Je vous demande encore une fois de respecter la position des orateurs, même si vous n'êtes pas d'accord avec eux. Vous pouvez trouver que les solutions que préconise le Président de l'agglomération de Cergy-Pontoise ne vous conviennent pas, mais je trouve qu'il est quand même tout à fait fondé à défendre les intérêts de la communauté d'agglomération qu'il représente.

M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAYE :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, aujourd'hui commence le débat public sur le prolongement de l'autoroute A104. Je dirai que cela commence très mal, le document n'a toujours pas été distribué à Pierrelaye, malgré les relances que j'ai pu faire auprès de la Commission du Débat Nationale.

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

Pour nous à Pierrelaye, le premier itinéraire dit « Rive droite de Chanteloup » aurait de graves conséquences pour les habitants du quartier du Drain et des Grouettes.

Le second tracé, dit mixte Achères, réclamé notamment par certains élus des Yvelines, sinistrerait complètement notre ville et anéantirait plusieurs années d'efforts. En effet, celui-ci passerait à côté du collège, du gymnase, couperait le parc des sports en deux et viendrait perturber la quiétude des habitants des Deux ormes, des Tilleuls, des Petits bois, des Tournesols et des quartiers de Malassis et des Petites vignes.

En conséquence, pour moi, en tant que Maire de Pierrelaye, je ne peux qu'être farouchement opposé à cette nouvelle proposition. Même si je comprends l'intérêt général, je ne peux être favorable à la construction d'un ouvrage qui va apporter des nuisances supplémentaires à notre commune, qui subit déjà celles de la RD14, de l'A15, les avions, la déchetterie « Aurore », sans même parler de tous les problèmes de santé, que cela pose, car on sait que les gens qui vivent le long des autoroutes sont plus victimes de cancer que les autres.

(Applaudissements).

De même, puisque cela revient à l'ordre du jour, je dis « non » à la mise en place d'un péage sur cette portion de la Francilienne. Les usagers sont déjà suffisamment taxés pour ne pas en rajouter, d'autant plus que les populations locales éviteront certainement d'emprunter une route à péage, ce qui aura pour conséquence de ne pas dégager les centres-villes.

(Applaudissements).

C'est pourquoi j'espère que la Commission Nationale du Débat Public qui doit lancer cette consultation et cette concertation des populations concernées optera et soutiendra plutôt d'autres propositions, comme celle du contournement de la ville nouvelle par le Nord-Ouest.

Je rappellerai simplement que cette proposition à l'origine avait été soutenue par Jean-Paul HUCHON, qui est aujourd'hui Président de la Région Île-de-France. Voilà en ce qui concerne la position pour nous, ville de Pierrelaye.

(Applaudissements).

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

Merci Monsieur le Maire, j'appelle maintenant Monsieur François SCHELLIER, Président du Conseil Général du Val d'Oise, et après cette séquence d'interventions, nous essaierons de prendre quelques contributions de la salle.

Monsieur le Président, vous avez la parole.

(Sifflements et huées).

Non, ne commencez pas, laissez le Président parler.

M. FRANÇOIS SCELLIER, PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL D'OISE :

Si vous me permettez, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, je vais simplement vous dire pour le moment, avant de vous donner la position du Conseil Général, que vous me rajeunissez aujourd'hui. Je vais vous dire pourquoi.

Car Maire de St-Gratien, j'ai eu à régler le problème du Boulevard Interurbain du Parisis, le BIP, qui passait au cœur de ma ville. Lors des premières réunions que j'ai faites, j'avais une assemblée qui était aussi critique et aussi bruyante que la vôtre, mais beaucoup moins nombreuse. Lors de l'inauguration du BIP à St-Gratien, nous avons invité les riverains. La preuve, c'est que le travail avait été à la fin bien fait et accepté par tout le monde. J'espère qu'il en sera ainsi pour l'A104.

Le débat que vous avez ici, nous l'avons nous aussi au Conseil Général, et c'est la raison pour laquelle, je vous indiquerai simplement notre position sur un certain nombre de points, ne me prononçant pas avant la fin du débat sur le tracé. Je voudrais vous donner simplement quelques chiffres.

- 300 000 emplois concernés dans la zone d'influence du projet.
- 30 000 migrations quotidiennes domicile-travail du Val d'Oise vers les Yvelines, dont 80 % effectués en voiture.
- 23 000 étudiants du pôle universitaire de Cergy, dont 4 000 domiciliés dans les Yvelines.
- 1 h 15 à 1 h 30 de temps de parcours moyen entre Cergy et St-Quentin aujourd'hui sur la nationale 184.
- Des centaines de familles aujourd'hui riveraines de la RN184, qui n'en peuvent plus des nuisances subies.
- 4 accidents mortels et 10 graves en moyenne par an sur la RN184, dans le Val d'Oise.

Ces chiffres me permettent de vous dire combien d'une manière unanime au Conseil Général, on considère comme opportun ce projet.

(Protestations).

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

Un peu de silence, s'il vous plait.

M. FRANÇOIS SCELLIER, PRÉSIDENT DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL D'OISE :

Opportun, parce qu'il conditionne l'attractivité, le développement, la compétitivité des zones d'activités du département et leurs effets sur l'emploi.

Opportun pour permettre une amélioration des liaisons entre les grands équipements d'Île-de-France.

Opportun pour faciliter l'accès au pôle universitaire de Cergy-Pontoise.

Opportun pour les synergies entre les zones commerciales et les centres d'activités de nos départements.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. FRANÇOIS SCELLIER, PRÉSIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

Opportun pour faciliter les échanges et l'ouverture vers les régions.

C'est la raison pour laquelle, lors de la séance du 24 février dernier, le Conseil Général, d'une manière absolue, s'est prononcé pour la poursuite de ce projet d'autoroute A104.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. FRANÇOIS SCELLIER, PRÉSIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

Alors, ce n'est pas parce que, depuis 40 ans, nous avons été incapables de réaliser cette opération, par des attermolements successifs des uns et des autres, qu'elle n'est pas indispensable aujourd'hui, 40 ans après.

Ce n'est parce que la puissance publique s'est montrée impuissante qu'elle doit continuer à l'être.

(Protestations).

Vous pouvez hurler, je suis capable de le faire aussi fort que vous.

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. FRANÇOIS SCELLIER, PRÉSIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

D'ailleurs, le Conseil Général a participé avec vos moyens, avec l'argent des contribuables à la réalisation de cette Francilienne entre Roissy et Cergy.

Pendant plusieurs années, avec la Région, nous avons mis là-dedans 203 millions d'Euros qui permettent aujourd'hui à notre département de vivre de l'Est à l'Ouest, ce qui n'avait jamais été possible jusqu'à maintenant.

(Sifflements et huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. FRANÇOIS SCELLIER, PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :

Alors, nous continuerons.

Je vous ai dit que je ne me prononçais pas sur les tracés. Je voudrais dire, pour être un peu réaliste, qu'il ne me semble pas que celui qui veut saccager le Parc naturel du Vexin soit un bon tracé.

Il ne me semble pas que celui qui voudrait transformer la RN184 en autoroute A104 soit le bon tracé.

Alors, il vous reste trois tracés, à vous de vous exprimer, et ensuite le Conseil Général donnera son point de vue et son avis.

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

Merci Monsieur le Président.

(Sifflements et huées).

Je pense qu'il est quand même assez difficile de continuer le débat dans ces conditions. Nous avons écouté, et c'était tout à fait légitime le Président du COPRA, Monsieur Jean-Pierre DEJOU exposer sa position. Le Président du Conseil Général du Val d'Oise vous a expliqué les raisons qui militaient de son point de vue, qui est soutenu par le Conseil Général, pour trouver des solutions à cette question du prolongement de la Francilienne.

Je crois qu'il a dit des choses, même si vous n'êtes pas d'accord, qui sont éminemment respectables. Si nous ne pouvons pas arriver à une expression dans le cadre des réunions publiques, c'est l'expression écrite qui va prévaloir, et vous n'avez rien à y gagner. Il faut que dans les réunions publiques, les diverses positions puissent s'exprimer et être réellement discutées.

Maintenant, avons-nous quelques interventions de la salle qui pourraient se raccrocher logiquement aux thèmes évoqués.

ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Il y a beaucoup de questions. Si parmi les intervenants, quelques-uns pouvaient réagir à cette remarque : « L'expansion urbaine se poursuit le long du tracé rouge. C'est une folie au regard des risques de pollution. Pourquoi n'arrête-t-on pas de construire dans la zone ? ».

Je crois qu'il pourrait y avoir une réaction de quelques-uns de nos intervenants.

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

Qui souhaite intervenir ? Monsieur le Président de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

M. DOMINIQUE LEFEBVRE, PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE CERGY-PONTOISE :

Je reprends effectivement la parole sur ce point, car c'est l'un des points que j'ai développés dans mon intervention. Elle s'inscrit dans un débat sur lequel nous avons vendredi à Villejuif une réunion importante, qui est le Schéma Directeur de la Région Île-de-France.

Il faut que tout le monde sache qu'aujourd'hui en Île-de-France, il manque 300 000 logements. Dans une agglomération comme celle de Cergy-Pontoise, quand on fait l'effort de construire d'ici 2020 17 000 logements, dont au moins 25 % de logements sociaux, on ne le fait pas par plaisir, mais par nécessité, à raison de ce que sont les réalités et les besoins identifiés des populations sur notre territoire, dont je dis en particulier qu'elles sont jeunes.

Comme on est un certain nombre à avoir la même histoire politique, je rappelle que quand j'étais plus jeune, j'ai toujours milité sur le thème « vivre et travailler au pays ». Vous ne ferez jamais admettre aux élus de Cergy-Pontoise que les enfants de Cergy-Pontoise ne peuvent pas vivre à Cergy-Pontoise.

Le dernier point que je voudrais soulever est qu'il faut assumer ce que nous sommes.

Par rapport à ce besoin de logements en Île-de-France - et je le dis notamment à ceux et à mes amis Verts qui sont dans une logique de développement durable, et qui soutiennent d'ailleurs à Cergy-Pontoise la construction de logements - si vous ne construisez pas à Paris, ni en première couronne où les conditions de vie sont plus difficiles et plus denses, si vous ne construisez pas dans les villes nouvelles qui sont des lieux de polarisation, le recul en Île-de-France de l'agriculture et des espaces naturels se poursuivra.

Ou alors, à ce moment-là, il faut dire à une partie de la population qu'elle n'a pas le droit de rester ici, et qu'il faut qu'elle s'en aille. A ce moment-là, il faut dire où et pourquoi.

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

Merci, Monsieur le Président.

J'aimerais maintenant écouter Monsieur Pierre CARDO, Député-Maire de Chanteloup les Vignes.

M. PIERRE CARDO, DEPUTE-MAIRE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES :

Merci de me donner la parole, il y aurait beaucoup de choses à dire. Je voudrais préciser une partie de ma position, puisque j'attends la fin du débat pour affirmer une position beaucoup plus précise.

J'ai fait partie des premiers combats depuis 1990 et je ne crois pas avoir de leçon à recevoir de quiconque dans le moindre domaine.

Par contre, je suis pour le débat public, ayant particulièrement condamné la façon dont les débats publics ont été organisés dès 1990.

Il y a une différence notable me semble-t-il aujourd'hui. C'est en 1990 que le COPRA s'est créé, et qu'il a dit : « Autoroute, couvre-toi », c'est le gestionnaire à l'époque qui dirigeait les débats.

La moindre demande de protection que nous avions était trop chère, et l'autoroute passait quasiment en aérien chez nous, sans que nous puissions quasiment réclamer quoi que ce soit.

Il me semble que les choses ont quand même bien évolué. Je suis personnellement favorable, non pas à un développement du « tout autoroute », mais quand même au bouclage de la Francilienne.

Considérant que – hélas ! - cela doit contribuer au développement de cette région, pas dans n'importe quelle condition cependant.

D'ailleurs à propos du bouclage, je voudrais faire une remarque préliminaire sur la forme. Nous ne sommes pas toujours arrivés au bouclage de la Francilienne.

J'ai bien compris que nous sommes dans le prolongement jusqu'à Orgeval...

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

Tout à fait.

M. PIERRE CARDO, DEPUTE-MAIRE DE CHANTELOUP LES VIGNES :

J'aimerais bien quand même que dans ce débat apparaisse la suite, car puisqu'il s'agit quand même d'aller jusqu'à St-Quentin, je ne comprends pas comment on peut se contenter encore aujourd'hui de ne pas avoir de réponse entre Orgeval et St-Quentin.

(Applaudissements).

C'est la première remarque.

Sur d'autres considérations, sur la forme, je regrette qu'une centaine de milliers d'habitants n'aient pas reçu les documents avant le débat.

Je sais bien qu'il y aura des réunions par commune, mais cela fait quand même beaucoup de communes qui n'ont rien reçu, la mienne et les autres autour, les Yvelines globalement n'ont rien eu. Cela fait quand même du monde. Ce fut préférable pour que les gens aient le temps de réfléchir avant d'arriver à cette réunion.

Il y a aujourd'hui cinq tracés.

Un qui est dit historique, et j'aimerais bien qu'on arrête de l'appeler historique, car l'historique n'est pas obligatoirement là où on le croit.

Avant la Plaine de Chanteloup, un autre tracé passait par la forêt de St-Germain dans les années 50. Madame BREVANT m'a donné ce tracé, et je m'en rappelle.

On ne peut pas le qualifier d'histoire. Pour l'instant, c'est un tracé dans un fuseau qui a été retenu lors de concertation précédente.

Je n'ai participé qu'à certaines réunions des élus opposés au bouclage tel qu'il a été proposé qu'en partie, dans la mesure où je ne suis pas favorable au tracé qui passe par le Vexin, pour une raison toute simple. Je ne comprends pas comment on peut trouver logique de régler le problème d'une rocade par deux radiales.

(Applaudissements).

En quoi le fait d'additionner le prolongement du C13 avec celui de la Francilienne va régler les problèmes de circulation ? L'objectif est quand même d'éviter les embouteillages au maximum. La multiplication des fonctions sur le même axe crée ce fossé.

Franchement, faire tout ce détour pour se retrouver à Épône et reprendre l'A13 pour revenir à Orgeval, ce n'est pas à mon avis ce qu'il y a de plus logique. C'est une position tout à fait personnelle, je peux évoluer dans le temps, mais pour l'instant je n'ai pas bien saisi l'intérêt de cette solution.

L'autre tracé évoqué concerne le tracé RN184. Franchement, pour ma part, je considère que ce n'est pas la bonne solution dans la mesure où cela ne laisse plus d'alternative à l'usager, car cet axe peut servir effectivement d'alternative par rapport à un axe autoroutier qui prendrait le même chemin.

Dans ces conditions, je ne suis pas favorable à ce tracé non plus.

Le tracé N1-C1 qui traverse par un nouveau pont Achères pose lui aussi un certain nombre de problèmes. D'abord, il reprend la RN184 là où justement elle est la plus coincée. Cette solution ne paraît pas évidente.

De plus, il prend un pont départemental et le Conseil Général n'est manifestement pas d'accord pour que ce pont départemental ait la fonction autoroutière que lui donnerait ce tracé. Par ailleurs, cela ne règle pas le problème des Migneaux.

Il reste donc deux tracés, le tracé dit de la Plaine de Chanteloup et le tracé par Achères, St-Germain.

Nous verrons ce que dira la concertation au bout du compte. Je dirais simplement la chose suivante, je trouve assez surprenant le traitement différentiel des populations selon l'endroit où elles habitent. Lorsque j'ai demandé à Madame BREVANT, il y a 7 ou 8 ans d'étudier le tracé par la forêt de St-Germain, j'ai eu la stupeur de constater qu'il ne pouvait pas être retenu car il était beaucoup plus cher que le tracé initial de la boucle de Chanteloup. Pourquoi cela ? Immédiatement, comme il y avait la forêt de St-Germain, on a prévu un tunnel, alors que chez nous on était encore aux couvertures qui n'existaient pas.

(Applaudissements).

Pour quelle raison un tunnel pour protéger les arbres, quand chez nous les habitants ne bénéficieraient pas des mêmes protections ?

(Applaudissements)

Je pense que le débat là-dessus méritera quelques discussions et que dans chaque commune, nous aurons l'occasion d'en reparler.

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

Merci Monsieur le Maire. Nous avons des questions de la salle. Yves DESROUSSEAUX, vous en avez collecté.

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

J'ai une question très simple, me semble-t-il sur les tracés, que pose Monsieur RUIZ. Il se demande si les cinq tracés proposés sont toujours d'actualité, mais s'il le souhaite il peut s'approcher d'un micro et compléter.

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

La question est assez sibylline pour l'instant, mais vous allez la préciser.

M. RUIZ, HABITANT D'ACHERES :

J'habite une zone à Achères qui va probablement être traversée par l'autoroute. Lors des réunions d'information, et en lisant les journaux, j'ai pu constater que la plupart des tracés ne sont plus d'actualité.

Le contenu de cette réunion est vidé de sa substance pour plusieurs raisons.

D'abord, le tracé qui passe par la forêt de St-Germain n'aura pas lieu d'être, car l'État s'apprête à classer la forêt de St-Germain.

Par ailleurs, le tracé passant par la boucle de Chanteloup reçoit une forte opposition du COPRA. Il me semble que l'État a déjà dit que « ce tracé ne serait pas retenu », notamment à ses avocats, Maître Corinne LEPAGE par exemple.

Il reste un quatrième tracé qui n'est pas réaliste, il passe par le Vexin. Que reste-t-il ?

En réalité, il ne reste plus qu'un seul tracé, le vert, passant par Achères. Je pense que ce débat est vidé de sa substance.

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

Merci Monsieur. On peut peut-être demander au Maître d'ouvrage si toutes les solutions proposées ne sont pas réalistes.

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

Je voudrais dire que si nous avons fait le dossier, tel que nous l'avons fait, c'est parce que nous pensons effectivement que les différentes solutions proposées, et en essayant de les avoir traitées de manière égale, sont des solutions possibles.

Pour en dire un peu plus, je pense que, effectivement, le débat du classement de la forêt de St-Germain s'est posé. A ma connaissance, actuellement, la procédure n'est pas engagée justement parce que ce débat a lieu.

En conséquence, il reviendra au Ministère de l'Équipement, et plus généralement au Gouvernement, car le classement ne dépend pas que du Ministre de l'Équipement, à prendre une décision à l'issue de ce débat, en fonction des conclusions et de l'apport qu'aura eu ce débat.

Il est exact, et cela a été souligné par un certain nombre d'intervenants que le tracé dit violet, contournant la ville nouvelle de Cergy-Pontoise ne répond pas exactement à notre sens aux mêmes fonctionnalités.

Effectivement, on peut considérer qu'il n'est pas dans la même famille que les quatre premiers.

Cela dit, les uns comme les autres sont aujourd'hui pour une part au Schéma Directeur de la Région Île-de-France, et peuvent trouver effectivement une capacité de mise en œuvre demain, en fonction des conclusions que le Ministre tirera à l'issue de ce débat public.

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

Merci, c'est une position du Maître d'ouvrage. Le débat n'est pas vidé de sa substance et nous avons à parler de ces différentes hypothèses.

Si j'ai bien compris, Monsieur DESROUSSEAU, a de nombreuses interventions concernant le Vexin (tracé mauve).

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

Justement, le tracé violet dont vient de parler Monsieur ROL-TANGUY suscite énormément de questions, et en particulier une question posée par Monsieur Fabrice BONALDI. Ces questions concernent la possibilité de tracés alternatifs, évitant les villes, et l'intérêt du tracé violet.

Si Monsieur BONALDI veut prendre la parole, qu'il s'approche du micro.

M. FABRICE BONALDI, HABITANT DE ÉRAGNY :

Ce tracé qui passe par le Vexin, a priori, serait le moins gênant d'un point de vue urbanisation. Je me demandais pourquoi il était en concurrence avec les quatre autres tracés. La population serait moins impactée que sur les quatre autres tracés ?

(Applaudissements).

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

Nous avons sur ce sujet tout à l'heure entendu le Maître d'ouvrage avec ses arguments, et vous pouvez peut-être les rappeler très brièvement.

Vous ne l'excluez pas, mais...

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

Juste par rapport à ce qui vient d'être dit, je voudrais souligner que la réalisation d'une infrastructure nouvelle, c'est aussi la capacité à redonner des conditions de vie aux riverains, des circulations actuelles de la RN184.

On ne peut pas simplement dire que les routes doivent passer où il n'y a personne, mais il faut aussi faire en sorte que là où elles passent et où il y a du monde, il y ait demain un traitement de l'espace plus conforme à une répartition entre les usagers, et pas simplement au bénéfice de la voiture individuelle.

C'est pourquoi, effectivement, le tracé violet, en termes d'impact sur les personnes, est moins important, mais il déchargera beaucoup moins, pour ne pas dire pas du tout, les trafics de la RN184.