

Intervenants au débat :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

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

MAITRE D'OUVRAGE :

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE  
MME ÉLISABETH VANINI, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

INTERVENANTS :

M. Hugues RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY : .....	1
M. Victor BLOT, PORTE-PAROLE DU COPRA : .....	9
M. Franck BARRAUD, REPRESENTANT DES VERTS ÎLE-DE-FRANCE : .....	13
M. PHILIPPE LAVILLE : .....	19
M. RAFFOLT, PRESIDENT DU COPRA HERBLAY : .....	20
M. PHILIPPE HOUBART, PORTE-PAROLE DU CAPUI, VICE-PRESIDENT DU CIRENA : .....	24
M. Hubert BITEAU, ADJOINT AU MAIRE DE CONFLANS-STE-HONORINE, SECURITE PUBLIQUE, CORRESPONDANT DEFENSE : .....	26
M. PIERRE JOUATTE, INGENIEUR CHARGE DE LA CIRCULATION : .....	28
M. Michel PEYRUCHOU, « BIEN VIVRE A L'HAUTIL » TRIEL-SUR-SEINE : .....	28
M. Jacques CAMUZAT, PRESIDENT FONDATEUR DE « SAUVONS L'ÎLE-DE-FRANCE », « AMIS DU GRAND PARC DE VERSAILLES » : .....	31
M. LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS : .....	32
M. Roger JACQUOT, PRESIDENT DU COPRA ANDRESY : .....	36
M. Alain MAZAGOL, ANCIEN PRESIDENT DU COPRA : .....	38
M. Jean-Michel COUPANNEC, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION ALTERNATIVE ANDRESY : .....	40
M. Pierre CARDO, DEPUTE-MAIRE DE CHANTELOUP LES VIGNES : .....	44
M. Denis FAIST, MAIRE-ADJOINT D'ANDRESY, "ÉCONOMIE LOCALE ET FINANCES" : .....	45
M. PHILIPPE HOUBART, PORTE-PAROLE DU CAPUI, VICE-PRESIDENT DU CIRENA : .....	51
Mme Laurence WAST, ASSOCIATION ANDRESY QUALITE POUR TOUS : .....	54
M. Joël TISSIER, MAIRE-ADJOINT DE MAURECOURT : .....	56
M. MAURICE, CITOYEN FRANCILIEN, ANDRESIEN : .....	67

*La séance est ouverte à 20 H 40 sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX,  
Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la  
Francilienne.*

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

Pour ceux d'entre vous qui n'étaient pas à la réunion de Pontoise du 8 mars, je me présente.

Je m'appelle Jean BERGOUGNOUX, et j'ai été chargé par la Commission Nationale du Débat Public de présider la Commission Particulière qui durant quatre mois va animer le débat sur le prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.

Je suis assisté ce soir de trois membres de la Commission Particulière du Débat Public :

- ⇒ Sophie ALLAIN,
- ⇒ Alain MECHINEAU,
- ⇒ Galiène COHU.

Je cède tout de suite la parole à Monsieur Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy, qui nous fait le plaisir de nous recevoir dans cette salle, qui accueille donc la première réunion dite de proximité du Débat Public.

*(Applaudissements).*

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

**M. Hugues RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :**

Je vois que le monde arrive toujours, et c'est bien !

Bonsoir à toutes et à tous.

Monsieur le Président, merci de me permettre d'accueillir cette première réunion de proximité, organisée par la Commission Particulière du Débat Public Francilienne.

Je suis très honoré qu'Andrésy ait été choisie pour inaugurer cette longue liste de réunions. Mais, c'est peut-être aussi parce qu'Andrésy est une des villes les plus impactées par un des tracés.

Le but de cette réunion est de débattre autour des études et des propositions du Maître d'ouvrage, la Direction Régionale de l'Équipement.

En introduction de cette réunion, ce soir à Andrésy, je veux simplement préciser plusieurs points.

**PREMIER POINT**

- ⇒ Après avoir vécu de près, comme beaucoup d'entre vous d'ailleurs, la réunion d'ouverture du débat le 8 mars dernier à Cergy-Pontoise ;

⇒ Après avoir préparé cette réunion avec le Président BERGOUGNOUX et les membres de la Commission ;

Je veux ce soir, ici, à Andrésy, affirmer ma confiance dans l'objectivité de la CPDP.

*(Mouvement de foule).*

Je suis effectivement convaincu que son Président, et les membres qui la composent, sont dans l'attente d'un débat clair, d'un débat très argumenté, qui leur permettra de se faire une réelle opinion des enjeux, de l'intérêt ou non de ce tronçon de l'A104, et des impacts sur les populations et sur l'environnement de chacun des tracés.

Je pense qu'il est aussi important que la CPDP sache et comprenne bien ce qui s'est passé depuis une vingtaine d'années, et donc pourquoi les populations sont aujourd'hui très remontées.

Nous sommes là ce soir pour nous exprimer les uns et les autres, une nouvelle fois, pour donner notre opinion et pour en débattre.

Je dois toutefois faire un reproche à la Commission : c'est la distribution partielle de la documentation d'information de la CNDP et du Maître d'ouvrage.

J'ai vu que vous en mettiez à disposition à l'entrée, et il est vrai que l'on peut en disposer sur le site de la CPDP.

## DEUXIEME POINT

Le débat ne se limite pas aux seuls impacts du fameux tracé rouge sur la Ville d'Andrésy.

Certes, je suis, comme la très grande majorité d'entre vous, bien déterminé à montrer, à démontrer devrais-je dire, à la CPDP combien cet impact est catastrophique.

C'est pourquoi je pense que nous devons beaucoup en parler ce soir, en parler en détail pour bien faire comprendre que ce tracé rouge, dit initial, ne peut et ne doit plus être envisagé, et qu'il ne doit jamais plus voir le jour.

Nous devons parler d'Andrésy, mais nous devons parler du territoire qu'il traverse en amont et en aval, car le résultat déjà évidemment catastrophique sur notre ville l'est tout autant sur le Val-d'Oise, et notamment à Herblay, Conflans, Éragny, Neuville, que dans les Yvelines à Maurecourt, Chanteloup, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Orgeval.

Plusieurs orateurs s'exprimeront à ce sujet ce soir.

**DANS LA SALLE :** Et Achères !

**M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :**

Et Achères, mais je parlais du rouge. Je souhaite que les démonstrations soient claires pour que la CPDP ne puisse plus penser un instant que ce tracé rouge est encore envisageable.

## TROISIEME POINT

Je souhaite que le débat de ce soir permette de dégager si ce n'est une solution, je ne rêve pas, permette au moins à la CPDP de dégager des pistes ou des tendances argumentées.

Le débat permettra de s'exprimer et de donner son opinion.

#### QUATRIEME ET DERNIER POINT

Je veux surtout bien dire qu'il n'y a aucune confusion entre le Comité des Communes pour la défense et la protection des villes menacées par le tracé A104, et la Communauté de Communes des Deux Rives de la Seine.

Ce soir, autant qu'à Cergy-Pontoise le 8 mars, je veux être clair sur la position d'Andrézy.

Je rappelle que le Comité des Communes regroupe les élus de dix villes directement concernées par les tracés, dont Andrézy, c'est-à-dire environ 150 000 habitants.

Je rappelle que ce Comité des Communes a réaffirmé le 21 février 2006 les trois objectifs suivants :

1. Il a réaffirmé son refus catégorique du tronçon initial proposé pour la réalisation de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval.
2. Il demande qu'une proposition alternative soit faite en zone non urbanisée.
3. Il dit que le délestage de la RN184 doit demeurer un objectif prioritaire de l'aménagement local.

Je rappelle qu'Andrézy s'inscrit parfaitement dans ces trois objectifs fondamentaux, en insistant tout particulièrement ce soir sur le premier qui s'oppose catégoriquement au tronçon initial ou tronçon rouge.

**DANS LA SALLE** : Aucun !

**M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY** :

Ce refus est celui de 150 000 habitants.

Je rappelle que le Comité des Communes des Deux Rives de la Seine est un établissement public de coopération intercommunale ou intercommunalité tout court, à laquelle appartient désormais Andrézy.

Je rappelle que les six villes de la Communauté de Communes ont unanimement pris position, notamment comme vous le savez, pour s'opposer totalement au tronçon initial, ou tronçon rouge.

**DANS LA SALLE** : Aucun, rouge ou pas !

**M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY** :

Ce refus, c'est celui des 63 000 habitants.

Alors, évidemment, dans le cadre de ces décisions, Andrésy et la Communauté de Communes ont choisi, parce que le temps est compté, de prendre position pour le choix d'un tracé alternatif. Comme d'autres choix, celui-ci sera défendu dans le débat de ce soir et dans ceux des semaines à venir.

L'objectif prioritaire est que le tronçon de Francilienne, qui nous réunit ce soir, se réalise rapidement dans le plus grand respect des populations, qu'il soulage les dessertes locales, notamment la RN184, et qu'il desserve au mieux les zones économiques présentes et à venir.

*(Applaudissements).*

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

Merci Monsieur le Maire. En guise d'introduction, je dois vous dire, comme c'est la tradition, quelques mots sur le débat public.

J'ai bien senti, notamment à Pontoise, que vous aviez à l'égard de ce nouveau débat une certaine suspicion. Après tant de concertations, pourquoi un nouveau débat ? En quoi diffère-t-il des concertations précédentes ?

Je crois que certaines choses sont fondamentalement différentes, qu'elles vous donnent l'opportunité d'être réellement entendus, et que vous allez savoir, j'en suis convaincu, exploiter, au-delà des réactions plus ou moins agacées, dont je comprends parfaitement l'origine.

La nouveauté, c'est en effet qu'il y a une entité indépendante : la Commission Particulière du Débat Public qui est là, entre vous et le projet d'un Maître d'ouvrage, pour discuter de tous les aspects de ce projet qui, et je dois le souligner solennellement ici, reste un projet ouvert tant dans l'opportunité de faire quelque chose que dans la manière de le faire. C'est de cela dont nous devons parler ensemble.

Le rôle de notre Commission tient en trois mots très simples :

INFORMER – ÉCOUTER – RENDRE COMPTE

INFORMER :

C'est non seulement assurer la circulation des documents de base, et là Monsieur le Maire d'Andrésy m'a un peu retourné le couteau dans la plaie, nous avons eu quelques difficultés avec la diffusion initiale des documents de base du débat.

Nous sommes en train de remédier à ces difficultés dans toute la mesure du possible. Bien sûr, ceux qui participent à cette réunion ce soir, ont tout ce qu'il faut en main pour participer complètement à ce débat, mais nous mettons actuellement à la disposition des différentes mairies d'une part des suppléments de documents pour ceux qui ne les auraient pas reçus, et d'autre part aussi tous les moyens à travers des cartes T, diffusées à 80 000 exemplaires dans « Commander des exemplaires supplémentaires », qui leur feraient défaut.

Au-delà de cette information de base, le rôle de la Commission Particulière de Débat Public consistera à prendre en compte toutes les questions que vous vous posez, de les répercuter

sur le Maître d'ouvrage, et pour parler trivialement de mettre un peu pour vous le Maître d'ouvrage sur le gril pour qu'il dise vraiment tout ce qu'il sait, tout ce qu'il pense de ce projet.

#### VOUS ECOUTER :

Il y a évidemment les réunions publiques, qui sont un endroit privilégié. Nous avons eu la réunion d'ouverture et nous entamons maintenant un cycle de réunions de proximité. Une vingtaine de réunions sont programmées, et nous en ajouterons peut-être d'autres.

Le but de ces réunions consiste à continuer de vous informer, mais aussi de vous écouter sur les problèmes que vous connaissez le mieux, c'est-à-dire les problèmes de la commune dans laquelle vous vivez.

Au-delà de ces réunions, vous avez la possibilité de vous exprimer de multiples manières. Nous avons la possibilité de recevoir toutes les contributions écrites de quiconque souhaite s'exprimer.

Nous les mettrons sur le site Internet, et nous les prendrons en compte comme document du débat.

Nous avons pour les collectivités territoriales, les associations, les chambres consulaires, la possibilité d'écrire des cahiers d'acteurs, qui seront tirés à 5 000 exemplaires, et largement diffusés aux frais du Débat Public.

Vous avez la possibilité d'aller sur notre site Internet pour suivre l'actualité du débat, c'est l'information, mais aussi de nous envoyer des emails et des contributions. Tout cela sera scrupuleusement noté. On répondra aux questions et on enregistrera vos avis. Vous avez bien sûr les cartes T, qui seront largement mises à votre disposition. Donc, c'est tout un ensemble de moyens d'expressions.

#### RENDRE COMPTE :

A partir de là, nous aurons à rendre compte de manière objective, ce qui ne veut pas dire bien entendu que nous serons là passivement à écouter, sans rien faire. Nous essaierons au contraire de susciter et d'amplifier le débat.

Vous pouvez être assurés que s'il émerge du débat des idées fortes, elles seront totalement mises en valeur par la Commission du Débat Public, sans pour autant qu'elle perde son exigence d'objectivité.

C'est sur cette base que le décideur, en l'occurrence le Ministre, prendra une décision que l'on espère éclairée.

Le point qui est essentiel, c'est qu'à partir du moment où la Commission Particulière du Débat Public remettra son rapport, le décideur dispose de trois mois pour faire connaître sa décision.

S'il n'y a pas de décision, il n'y a plus de projet.

S'il doit faire connaître sa décision, ce n'est évidemment pas une décision vague. Il doit indiquer le tracé qu'il continuera à étudier pour le soumettre ultérieurement à l'enquête publique qui permettra de l'engager, si la décision de poursuivre le projet est prise.

Pour conclure cette brève introduction, il sort toujours quelque chose d'un Débat Public.

Parfois, le projet initial est purement et simplement abandonné, parce que les avantages qu'il apporte ne justifient pas les gênes et le coût qu'il entraîne.

Parfois, le projet est substantiellement modifié.

Parfois, le Maître d'ouvrage, qui pensait spontanément à une option au départ, est conduit à en accepter une autre, car tout compte fait et après débat, celle-ci présente plus d'avantages.

Donc, nous avons ensemble au cours de ce débat à réfléchir sur ce projet, sur son opportunité, sur les grandes options que l'on peut retenir pour sa réalisation si l'on décidait d'y donner suite.

Je peux vous assurer que tous ensemble vous pèserez sur la décision finale, qui pourrait être prise.

Voilà ce que je souhaitais dire en introduction générale sur le sens du débat public.

Maintenant, concernant la réunion d'aujourd'hui, le système que nous avons mis en place à Cergy-Pontoise reste valable. Vous avez reçu à l'entrée des petits papiers. Si vous souhaitez émettre un avis, poser une question, vous l'inscrivez. Vous pouvez mettre une croix dans la case « si possible, je souhaite prendre la parole », et on essaiera de vous la donner.

De toute façon, tous ces papiers auront une réponse publiée sur le site Internet, et une réponse individuelle qui vous sera faite soit par email, soit par lettre suivant les moyens d'expression dont vous disposez.

N'oubliez pas de mettre sur ces petits papiers votre commune pour savoir d'où cela vient. Vous pouvez mentionner votre nom si vous le souhaitez, et c'est indispensable pour que vous puissiez prendre la parole.

Pour ceux qui prendront la parole, il existe des points micro, vers lesquels vous vous dirigerez, et un certain nombre de personnes seront appelées à la tribune.

C'étaient les indications pratiques pour la réunion de ce soir.

Depuis la réunion du 8 mars, nous avons reçu un certain nombre de contributions, soit pendant la réunion elle-même, soit ensuite, portant sur l'organisation même du Débat Public. De quoi s'agit-il ?

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

Les questions seront un fil rouge de cette réunion. Vous avez entendu que ces questions recevront toutes une réponse. C'est l'un des moyens importants de vous exprimer. Vous pourrez trouver sur le site toutes les questions et toutes les réponses, que vous posez aujourd'hui en réunion publique, mais aussi sur le site par email et par les cartes T.

Nous avons la chance d'avoir eu une participation importante des Andrésiens, puisque vous représentez à vous seuls sur plus de 200 questions, qui ont été posées jusqu'à présent, près de 10 %.

Tout au long de cette séance, nous évoquerons les questions et vous aurez les réponses en direct.

Nous commençons par les questions à la CPDP.

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

Quelles questions, les Andrésiens posent-ils à la CPDP ?

**MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Une première question a trait à la mise en ligne tardive du discours du COPRA sur le site.

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

Vous avez trouvé sur le site d'une part une petite note d'actualité, qui est très schématique. Pratiquement, dès le lendemain de la réunion, on essaie de dire pour ceux qui n'étaient pas là ce qui s'est passé, quelle était l'ambiance, quelles ont été les principales tendances. C'est forcément approximatif, il est évident que l'on ne peut pas parler de tout le monde.

Ensuite, il y a une reproduction très détaillée, mot à mot, ce que l'on appelle « un verbatim » de tout ce qui a été dit pendant la séance, et ce qui fait foi car c'est effectivement ce qui a été dit.

Comme on ne s'exprime pas de la même façon à l'oral qu'à l'écrit, et qu'il peut y avoir quelques imperfections dans la transcription, nous mettons sur le site, au fur et à mesure qu'ils nous arrivent, les textes écrits des intervenants qui avaient préparé une intervention, ce qui explique que, sans aucune manière, on puisse y soupçonner un degré de préférence.

Dans ce cas particulier, la contribution écrite de Monsieur Jean-Pierre DEJOU nous est parvenue sous forme informatique, un peu plus tard que les autres, ce qui explique qu'elle ait été mise un peu plus tardivement, mais elle est, bien entendu, d'ores et déjà sur le site. C'est elle qui fait foi.

**MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Une deuxième question sur les problèmes de diffusion, une personne nous signale qu'elle n'a pas reçu le dossier, idem pour ses voisins et amis. Elle pose la question suivante : « *Pensez-vous que cette absence de dossier remet en cause la démarche en cours ?* ».

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

Comme je le disais précédemment, pour nous, cette affaire de diffusion a été un cauchemar, et nous l'avons regretté d'autant plus que cela nous a coûté fort cher de faire 240 000 tirages. Nous les avons remis à un diffuseur, qui est habitué à diffuser des prospectus de grandes surfaces, et il a fait une distribution.

L'objectif de qualité pour des affaires un peu commerciales consiste à toucher 85 % en ordre de grandeur des destinataires. En l'occurrence, je n'ai pas l'impression que ce soit le cas. La diffusion a été bonne dans certains endroits, notamment en zone d'habitat dense et elle a été très défectueuse dans des zones d'habitat plus dispersées.

J'ai des exemples de communes où la rue principale a été convenablement alimentée, et dès que l'on s'en écartait, il y avait des lacunes considérables.

Nous avons pris toutes les dispositions pour pallier cette défectuosité de la diffusion initiale.

Bien sûr, à l'entrée des salles, vous trouvez tout ce que vous voulez. Nous avons également alimenté les Mairies, voire dans certains cas refait la diffusion lorsqu'elle était trop mauvaise dans cette diffusion de base.

Nous mettons en place actuellement 80 000 feuilles A3 comportant la carte des tracés, le programme des réunions et une carte T permettant de commander toute la documentation complémentaire pour ceux qui ne l'auraient pas reçue.

Je pense qu'avec ce dispositif complémentaire, tout le monde, s'il le souhaite, peut être totalement informé sur les documents de base du débat.

Par ailleurs, faut-il souligner que la presse, et nous en sommes heureux, se fait un large relais de ce qui se passe tout au long de ce débat, que les Maires prennent le relais pour inviter tous les habitants de leur commune à participer à ces réunions de proximité, de sorte que l'on peut considérer que tout au long du débat, l'information circule, et qu'il n'y a donc pas à avoir d'état d'âme sur la capacité, qu'a développée le Débat Public, à informer tous ceux qui peuvent être intéressés par ce projet.

**MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Enfin, nous avons une dernière question sur le principe d'organiser un référendum. Elle s'adresse à la fois à la CPDP et à Monsieur le Maire d'Andrézy.

Question à la CPDP : « *Pourriez-vous soutenir le principe d'un référendum à Andrézy sur la Francilienne ?* ».

Question générale : « *N'est-il pas possible de consulter les populations par référendum ?* »

*(Applaudissements).*

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

La CPDP, et après je passerai la parole à Monsieur le Maire d'Andrézy, n'a pas vocation à organiser des référendums.

Les référendums d'initiative locale obéissent à certaines règles très strictes.

Par ailleurs, pour des raisons pratiques évidentes, selon la taille de la zone dans laquelle on organise un référendum sur un projet d'équipement, tel que le prolongement de la Francilienne, il serait possible d'obtenir des résultats extrêmement variés et totalement contestables.

Par contre, la CPDP n'a absolument pas vocation à interdire ou à encourager un maire à consulter ses concitoyens sur tel ou tel sujet. Ce type de consultation n'a que valeur indicative et ne saurait en aucun cas avoir valeur contraignante. Je ne considère pas qu'elle soit pour autant totalement dépourvue d'intérêt. Ceci est bien entendu à l'initiative du Maire de la commune.

Je ne sais pas si Monsieur le Maire souhaite dire un mot.

*(Contestations).*

**M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :**

La provocation de Monsieur AUGIS est bien connue.

Sur le référendum, honnêtement, je ne vais pas vous donner une position complètement ferme et définitive.

Un référendum demande une réponse « oui » ou « non » : déjà, c'est assez difficile. De plus, c'est un avis purement consultatif.

Aujourd'hui, il me paraît beaucoup plus important de s'exprimer de manière très large, très précise, très argumentée auprès de la CPDP qui lance cette consultation sur l'ensemble des populations.

Il ne faut pas juger le(s) tracé(s) pour Andrésy sur Andrésy, mais sur l'impact sur l'ensemble du tronçon. C'est vraiment une expression des populations qui doit se faire sur l'intégralité des tronçons, et donc de la traversée de toutes les villes. C'est ma réflexion à ce niveau-là, sans être complètement tranchée.

*(Applaudissements - sifflets).*

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

Merci Monsieur le Maire. Il me ferait plaisir d'entendre maintenant Monsieur Victor BLOT. Je souhaiterais qu'il nous fasse un petit historique des concertations qui ont eu lieu.

*(Applaudissements).*

Il me ferait également extrêmement plaisir de nous dire ce qu'il attend du Débat Public.

**M. Victor BLOT, PORTE-PAROLE DU COPRA :**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Membres de la Commission Particulière, Mesdames et Messieurs les élus, chères Coprasiennes, chers Coprasiens, Mesdames et Messieurs,

Il m'est demandé de dire ce que je pense de la CNDP.

Nous avons payé, nous avons donné. La concertation a eu lieu dans le cadre de la Circulaire Bianco. Cette concertation a été des plus calamiteuses, comme vous l'a expliqué le Président DEJOU à la Halle St-Martin, sans objectivité, avec une seule orientation : trouver au tracé de Chanteloup toutes les valeurs et toutes les qualités.

Il est facile sous les ors de la République pour des hauts fonctionnaires de vendre un tracé : le meilleur, le plus rentable, qui convient à tout le monde, sauf aux 200 000 victimes.

Ce que je dis, et je le redis ce soir avec force, il peut y avoir des milliers de personnes dans toute la région qui réclament le bouclage de la Francilienne sur le tracé de Chanteloup : nous n'en avons rien à faire !

*(Applaudissements).*

Pourquoi on se culpabiliserait au nom de ces personnes, alors que nous tenons notre force et notre énergie de notre position potentielle de victimes.

Donc, la concertation a été très mauvaise, Monsieur le Président.

La loi Barnier arrive et une concertation de proximité a lieu. Nous n'avons pas notre mot à dire. Nous respectons la loi, nous sommes de très bons citoyens.

D'entrée de jeu, la confiance a existé à travers votre personne, les membres hautement qualifiés et compétents, et nous avons pu instaurer un dialogue, un échange vraiment très courtois. J'ai pensé que peut-être l'espoir pouvait renaître.

Pourquoi, sommes-nous déçus ?

Pourquoi, à la Halle St-Martin, y a-t-il eu une telle levée de boucliers ?

Parce que les gens n'arrivent pas à comprendre, la haine est au cœur. Comment peut-on revenir sur un tracé de Chanteloup et l'inscrire dans un dossier en conclusion d'un débat public nouveau, alors que ce tracé a été annulé par trois Premiers Ministres ?

Sommes-nous dans une république bananière ?

*(Applaudissements).*

C'est un heurt, c'est une souffrance pour nous.

Qui va entendre la souffrance des populations ? Je vous pose la question, Monsieur le Président.

Je prends quelques cas. A Éragny-sur-Oise, les ingénieurs de la DDE ont effectué des relevés d'études. Ils tombent sur un couple de personnes âgées qui ont construit leur maison à la force de leurs poignets. En demandant aux ingénieurs ce qu'ils faisaient, ceux-ci ont répliqué qu'ils effectuaient des mesures pour la future A104. En demandant s'ils allaient prendre leur pavillon, il leur a été répondu que le pignon de leur pavillon servirait de la clôture à l'A104 et qu'ils n'y toucheraient pas.

Quand va-t-on prendre en compte les souffrances des gens de l'île des Migneaux, qui auront à vivre avec un viaduc de 900 mètres au-dessus de leur tête, avec des piliers de 15 mètres dans leur pavillon ?

J'ai vu un homme de 70 ans en pleurs. Il m'a téléphoné en me disant qu'il ne pouvait plus vendre son pavillon. Il est spolié dans une vie d'épargne et de labeur.

Qui va payer la note ?

*(Applaudissements).*

Dans cette salle, lors de la concertation qui a déjà eu lieu, un avocat nous avait fait un point de droit (et vous l'avez souligné, Monsieur le Président) pour qu'il y ait utilité publique, il faut que les avantages l'emportent sur les inconvénients. La DREIF minimise les inconvénients et le COPRA relève tous les dommages.

Or, dans ce dossier, les inconvénients sont immenses, ils touchent plus de 200 000 personnes dans une qualité de vie et dans un environnement, pour la santé : il faudra bien l'écouter cela !

Il faut l'écouter : LE TRACE DE CHANTELOUP, ON NE VEUT PLUS EN ENTENDRE PARLER !

*(Applaudissements).*

Je voudrais que Monsieur DEBARLE, qui représente ici la DREIF, soit notre correspondant auprès de son patron.

La première des priorités, quand un dossier comme celui de l'A104 est dans le trou, est d'arrêter de le creuser si l'on veut s'en sortir.

*(Applaudissements).*

Avec la CNDP, l'espoir renaissait. On pouvait espérer que des personnalités compétentes, éminentes, qui n'habitent pas le lieu pouvaient faire quelque chose pour nous. Or, dans la présentation des travaux de la CNDP, Yves MANSILLON, Président de la Commission Nationale dit : « *On n'est pas là pour négocier* ». Monsieur BERGOUGNOUX dit : « *Ce n'est pas notre rôle de trouver un compromis. Il n'est pas question pour nous de dire in fine quel est le meilleur tracé. On est là pour fournir de l'information, livrer des documents, répondre aux questions posées* ».

Mais, nous avons déjà donné depuis 15 ans !

*(Applaudissements).*

La question posée : à quoi sert la CNDP, si des éminentes personnalités neutres, n'habitant pas le secteur, ne peuvent se prononcer, ne soutiennent rien, ne préfèrent rien et n'ont pas à donner un avis à l'État ? A quoi, cela sert-il ?

**DANS LA SALLE : A rien !**

*(Applaudissements).*

**M. VICTOR BLOT, PORTE-PAROLE DU COPRA :**

Cela ne sert quand même pas à dépenser 1 million d'Euros : coût de la manœuvre !

*(Applaudissements).*

Alors que le Maître d'ouvrage, c'est-à-dire la DREIF (Direction Régionale d'Équipement d'Île-de-France), représentée ici par Monsieur Éric DEBARLE, Chef de Projet Mission A104, revient en force sur le tracé de Chanteloup qui a, de nouveau, toutes les qualités, alors que celui-ci ne devrait même plus réapparaître. Comme je l'ai dit, il n'existe plus.

Voilà le sentiment, Monsieur le Président, que je vous livre avec beaucoup de respect, car je dois dire que nos relations sont excellentes, mais je crains que vous n'ayez vraiment pas le pouvoir pour empêcher la catastrophe qui nous menace.

*(Applaudissements).*

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

Merci Monsieur Victor BLOT, juste deux petits commentaires.

La Commission Particulière du Débat Public n'est pas dépourvue d'humanité, et je ne souhaiterais pas qu'on nous présente comme des technocrates froids pesant les arguments sans tenir compte de la réalité, de la peine, des hommes.

**DANS LA SALLE :** C'est malheureusement le cas !

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

Ce ne sera pas le cas.

Nous serons véritablement à l'écoute non seulement des arguments que vous développerez, et je vais y revenir, mais aussi des réactions que vous exprimez, d'inquiétude, de doute, de suspicion sur la possibilité que ce débat infléchisse des décisions qui, paraît-il, seraient prises.

Je crois très sincèrement que ce n'est pas le cas. Nous y reviendrons tout à l'heure. Le Maître d'ouvrage expliquera qu'il présente des solutions diverses. Il a peut-être des préférences.

**DANS LA SALLE :** C'est écrit dans les documents !

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

Qui peuvent être remises en cause.

Je voudrais ici solennellement affirmer que si, le tracé rouge était une fatalité inscrite, gravée dans le marbre, je ne serais pas ici devant vous. Ce n'est pas écrit et on en reparlera tout à l'heure.

C'est le document du Maître d'ouvrage, et je suis ici précisément pour vous aider à en discuter.

Le deuxième point, et je m'adresse directement à Monsieur Victor BLOT, ce qui pourrait faire, et j'espère pour vous ce qui fera, la réfutation d'un tracé qui vous préoccupe sans doute à juste titre, c'est bien la qualité des arguments que vous développerez.

Je vous aiderai à exprimer ces arguments, et c'est bien mon rôle, mais ce n'est pas moi qui peux les produire à votre place.

C'est pourquoi je souhaite véritablement que ce débat, que nous allons engager maintenant, voit s'exprimer des arguments. Je vous propose de les exprimer sur trois thèmes :

1. Est-il opportun de prolonger la Francilienne ?

**DANS LA SALLE :** Non !

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

2. A supposer qu'il soit opportun de faire quelque chose, quelles sont les options en présence ? Quels sont les inconvénients et les avantages globalement de ces différentes solutions ?

Vous devez argumenter très fortement. Vous êtes contre le tracé rouge.

**DANS LA SALLE :** Le bleu aussi !

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

Contre le bleu aussi, on vous donnera la parole !

S'il advenait que le tracé rouge soit retenu, quelles seraient les conséquences néfastes, bien entendu dites-vous, qui en résulteraient pour Andrésey ?

Là, j'aimerais que l'on aille vraiment au fond des choses.

**DANS LA SALLE :** Il n'y aura pas de rouge, ni de bleu, ni de noir !

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

Enfin, la dernière question qui se soulève très naturellement, en prolongement de l'intervention de Monsieur le Maire d'Andrésey :

3. Existe-t-il une alternative crédible au tracé rouge ?

C'est sur ce sujet également que j'aimerais entendre argumenter. Voilà au fond quel est le plan que je vous propose.

Sur la question de l'opportunité de faire quelque chose, pour ne pas employer un mot qui fâche, nous allons introduire ceci par quelques questions qui ont été posées par des Andrésiens.

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

Nous avons quelques questions sur l'opportunité, dont celle-ci : « *Quels sont les éléments qui permettent de conclure qu'il est impératif de boucler (prolonger selon nous) la Francilienne alors que d'autres possibilités existent ?* Une réponse vous sera donnée.

Une autre question à travers le document distribué par les Verts, et Monsieur Franck BARRAUD souhaite la poser lui-même.

**M. Franck BARRAUD, REPRESENTANT DES VERTS ILE-DE-FRANCE :**

Je prends la parole ce soir au nom des Verts des Yvelines, du Val-d'Oise, et plus généralement de la région Île-de-France, et cela pour exprimer à l'occasion de ce débat public le message suivant.

Nous sommes totalement opposés à toute construction d'autoroute supplémentaire en Île-de-France.

*(Applaudissements).*

Et donc au prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Orgeval.

*(Applaudissements).*

Nous réfutons toute argumentation posant comme principe l'augmentation inéluctable du trafic routier.

Cela serait en totale contradiction avec les engagements pris par le Pays et la Région en matière de santé publique, de sécurité, de respect de l'environnement, de diminution des émissions à effet de serre, dont je rappelle que la part transport représente près d'un tiers du total, et enfin une décroissance nécessaire de la consommation d'énergie fossile, en particulier celle du pétrole.

Une véritable politique d'avenir pour les transports et l'aménagement du territoire doit tenir compte des enjeux sociaux et environnementaux de demain, et donc forcément viser une diminution drastique de la circulation routière en général, et en particulier celle des camions et des poids lourds.

*(Applaudissements).*

Cette politique doit se traduire sur le plan général par le développement du ferroutage, la revitalisation du transport fluvial, et enfin une amélioration conséquente du réseau de transports en commun.

Sur le plan local, les actions prioritaires doivent être :

- ⇒ Aménager la RN184 dans une optique de trafic en diminution, afin de supprimer les nuisances et améliorer la sécurité pour les riverains.
- ⇒ Augmenter l'offre et la diversité des transports collectifs (trains et bus) et diminuer les tarifs d'accès.
- ⇒ Favoriser les modes de circulation douce (vélo et marche à pied) pour les trajets de proximité et pour les trajets permettant de drainer les habitants vers les gares, avec par exemple plus de pistes cyclables et des parkings à vélos sécurisés.

*(Applaudissements).*

- ⇒ Pour les marchandises, développer l'intermodalité : rail, voie d'eau, route.

Quant aux justifications avancées par la Direction Régionale de l'Équipement pour construire l'autoroute, nous rappèlerons brièvement que :

1. Ce n'est certainement pas en ajoutant de nouvelles autoroutes que l'on diminuera le trafic local, bien au contraire, l'A104 ne servirait donc qu'à générer de nouvelles nuisances, sans résoudre les problèmes actuels, et en particulier ceux de la RN184.

*(Applaudissements).*

2. Répondre aux besoins de déplacement dans la couronne parisienne, c'est d'abord améliorer le réseau de transports en commun. Je citerai l'exemple de la grande ceinture ferroviaire que l'on attend toujours.

(Applaudissements).

3. Améliorer le risque d'accidents individuels moyens ne fait pas diminuer le nombre d'accidents au total, surtout si l'on encourage une forte augmentation du trafic global, d'autant plus si celui-ci est essentiellement composé de poids lourds. Il y aura donc forcément plus d'accidents.
4. Seuls le ferroutage, le fret ferroviaire et le transport fluvial pourront satisfaire les intérêts économiques de la Région dans un contexte de forte augmentation des prix des énergies fossiles.

On constatera donc, si l'autoroute est réalisée :

La confiscation par la route du budget transport au détriment des véritables priorités.

- ✓ Des encombrements supplémentaires.
- ✓ Une intensification inadmissible du trafic poids lourds.
- ✓ De nouvelles atteintes graves à la santé publique.
- ✓ De nouvelles nuisances sonores.
- ✓ Bien entendu, des dégradations majeures de l'environnement local.
- ✓ Et un accroissement irresponsable des émissions de gaz à effet de serre.

C'est pourquoi nous invitons tous les Franciliens à s'opposer avec nous au prolongement de l'A104, quel qu'en soit le tracé.

(Applaudissements).

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

D'autres questions sur ce thème ?

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

Cela se prolonge sur l'idée du cadre de vie, de la qualité de vie et du mode de vie, c'est-à-dire l'utilisation de quel transport ?

Sur cet aspect, plusieurs orientations sont données : « *Pourquoi développer le transport routier au lieu de changer de mode de transport vers des transports doux ou les transports en commun, s'agissant des usagers particuliers ?* »

*S'agissant des marchandises et du fret, pourquoi ne pas développer davantage le ferroutage et le fluvial ?*

A cet égard, nous avons une question de Monsieur Ian ROBERTSON. Il a insisté sur le fait qu'il fallait évoquer cette question fondamentale.

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

Il est en effet tout à fait exact que l'argumentation essentielle du Maître d'ouvrage concernant la nécessité de faire quelque chose réside dans des perspectives d'expansion des besoins de transport par la route à moyen terme.

Peut-être le Maître d'ouvrage peut-il maintenant nous dire comment il a tenu compte du souhait exprimé ici, et quelles mesures seraient envisagées pour le développement de la plurimodalité : ferroutage, transport par voie fluviale, etc.

Monsieur DEBARLE, vous avez la parole.

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

J'ai été chargé de coordonner l'ensemble des études sur ce dossier de prolongement de la Francilienne. A ce titre, je porte la responsabilité de la manière dont ces études ont été réalisées.

Je souhaite, avant de répondre à cette question, revenir sur l'intervention de Monsieur BLOT et présenter toutes mes excuses aux personnes, si certains membres ont été pour le moins indélicats quand les mesures de bruit ont été réalisées sur le terrain. Donc, je vous présente toutes mes excuses.

Sur la question qui vient de nous être posée : d'autres modes de transport, autres que la route, le fluvial, la voie ferrée et les transports en commun peuvent-ils répondre aujourd'hui aux besoins de desserte du territoire ?

Y a-t-il une augmentation ? Quelle est cette demande de déplacement ? Peut-on désengorger les routes locales ?

On retrouve dans ce qui vient d'être dit, les cinq objectifs qui ont été fixés par le Ministre au prolongement d'Orgeval à Cergy-Pontoise.

Les quatre premiers de ces objectifs peuvent-ils être atteints en développant les transports en commun de personnes, le transport ferré de marchandises et le transport fluvial ?

Pour nous, tous ces modes de transport sont complémentaires. Ils doivent être favorisés à chaque fois qu'ils apportent une bonne réponse aux besoins.

En ce qui concerne le transport de marchandises par le train, l'État souhaite développer le ferroutage, et il y travaille en ce moment.

*(Protestations).*

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

Continuez, Monsieur DEBARLE !

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

Plusieurs projets d'autoroutes ferroviaires sont en cours, c'est-à-dire des endroits où les camions seront chargés sur les trains.

**DANS LA SALLE :** Et la gare d'Achères ?

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

Elles ont été lancées par le Ministre des Transports justement pour enrayer le déclin du transport des marchandises par la voie ferrée.

Une expérience a été menée depuis 2003 entre la Vallée de la Maurienne et l'Italie, Orbassano près de Turin.

**DANS LA SALLE :** Ce n'est pas le sujet !

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

Au vu des résultats de cette expérimentation, une première autoroute ferroviaire va être créée entre la Belgique et Perpignan. La mise en route de cette autoroute ferroviaire est prévue au début de l'année 2007.

Une deuxième autoroute ferroviaire est également prévue avec une mise en service fin 2007. Celle-ci partira de Dourges près de Lille pour rejoindre Irun. Donc, cette autoroute ferroviaire, qui passe par Paris, concerne directement une partie du trafic qui pourrait passer sur la Francilienne.

**DANS LA SALLE :** Hors sujet !

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

Dans la zone d'études, il existe plusieurs gares de fret, en particulier Gargenville, Mantes et Poissy.

Le problème des autoroutes ferroviaires est qu'elles ne sont adaptées que pour des transports sur de longues distances, alors qu'en fait 80 % du transport de marchandises s'effectuent sur moins de 150 km.

Le transport de marchandises par la voie fluviale a également connu une certaine baisse. Depuis quelques années, ce transport connaît un essor assez fort.

La zone d'études comprend une quinzaine de ports. Une nouvelle plate-forme est en discussion sur Achères.

Également, la réalisation de « Port 2000 » au Havre est engagée. Donc, cette réalisation devrait encourager le transport par la Seine et par l'Oise.

De plus, la liaison à grands gabarits Seine Nord, qui va relier Amsterdam à Paris va se faire. L'enquête publique est prévue pour l'année 2006.

Cette liaison, quand elle sera réalisée, permettra de multiplier en gros par quatre le trafic fluvial, c'est-à-dire de passer de 3 millions de tonnes transportées par an à 13 millions de tonnes.

De quoi est constitué le trafic poids lourds aujourd'hui ?

Nos études de trafics montrent qu'environ 8 000 poids lourds emprunteraient, s'ils étaient réalisés les tracés vert, rouge, bleu et noir. Le tracé violet accueillerait environ 4 000 poids lourds.

**DANS LA SALLE :** On n'en veut pas !

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

Sur ces 8 000 poids lourds, 2 600 partent d'une entreprise située dans notre zone d'études et y arrivent. Ce sont des transports à très courte distance.

3 700 poids lourds ont leur origine ou leur destination sur notre zone d'études, dont les poids lourds qui desservent l'usine Peugeot à Poissy.

*(Mouvement de foule).*

**DANS LA SALLE :** Autoroute pour Peugeot !

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

Cette usine possède une gare de fret intégrée à ses installations, mais un certain nombre d'entreprises qui travaillent pour Peugeot ne sont pas encore situées à des distances suffisamment importantes pour que le fer ou la voie d'eau soient compétitifs.

Enfin, 1 700 poids lourds traversent la zone d'études sans s'y arrêter : c'est ce que l'on appelle le trafic de transit. La majorité de ces poids lourds circulent sur la RN184, sur la RD30 et également sur l'A86.

**DANS LA SALLE :** C'est le transit intestinal !

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

Une partie de ces poids lourds peut être intéressée par l'autoroute ferroviaire.

Même si toutes les marchandises qui effectuent plus de 150 km empruntaient soit la voie ferrée, soit la voie d'eau, cela ne représenterait que 20 % du trafic poids lourds, soit 1 600 poids lourds qui pourraient passer de la route aux voies ferrées ou au transport fluvial. Donc, il en reste un peu plus de 6 000.

Concernant les transports en commun de personnes, nous avons évalué l'effet de la mise en service du transport en commun, appelé la tangentielle Ouest qui relie St-Cyr-l'École à Achères en desservant Poissy et St-Germain-en-Laye.

Cette nouvelle infrastructure permettrait de délester la circulation de 4 000 véhicules par jour, par rapport à 100 000.

Donc, l'ensemble de ces moyens est utile, mais il reste encore un trafic important sur la route.

Le réseau de bus doit également être encouragé, mais avec une bonne qualité de services, et donc des temps de transport les plus courts possibles.

L'allègement du trafic, sur les itinéraires empruntés par les bus, qui pourrait être permis par la réalisation du prolongement sur la Francilienne, permettrait de diminuer des temps de trajet et de mieux répartir l'espace en fonction des projets de réaménagements qui pourraient être faits au profit soit des piétons, soit des cyclistes.

**DANS LA SALLE :** Croyez-vous à ce que vous dites ?

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

Oui.

Malgré l'apport de ces différents modes de transport, pour nous, la réalisation d'une nouvelle route reste nécessaire pour répondre aux besoins du territoire.

*(Sifflements, huées).*

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

Des questions complémentaires, ou en forme de droit de suite, pour le maître d'ouvrage, dont une question sur la sécurité routière, puisque c'est l'un des quatre objectifs : « *Le Maître d'ouvrage peut-il détailler chiffres et sources à l'appui, en quoi une autoroute améliorera la sécurité routière* » ?

Une autre question est posée pour que vous précisiez votre présentation à propos du transport fluvial. Est-ce que Monsieur Philippe LAVILLE qui a posé cette question peut s'exprimer ?

**M. PHILIPPE LAVILLE :**

Bonsoir. C'est une question qui touche à l'opportunité pour deux raisons, dont l'une qui n'a pas encore été évoquée jusqu'ici, et je vais me concentrer surtout sur celle-ci, puisque le représentant des Verts a beaucoup développé l'autre.

La question est la suivante : on est actuellement dans une crise pétrolière que personne n'ignore et qui va durer sans doute longtemps. On est aussi dans une ville où le fluvial, qui vient d'être évoqué, est particulièrement important.

Mais, une dimension dans ce transport fluvial n'a pas été évoquée, y compris à l'instant par le rapporteur du projet, à savoir l'aspect économique du développement fluvial ainsi que du transit de proximité.

J'ai consulté Internet cet après-midi et trouvé quelques comparaisons tout à fait significatives dans notre période.

Ces données sont issues d'un rapport du Conseil Économique et Social, donc particulièrement pertinent. A tonnage équivalent, un convoi poussé ou auto-moteur de 38,5 mètres revient entre 7 et 11 centimes, un train complet SNCF à 14 centimes, un camion à 23 centimes.

Outre tous les aspects évoqués sur l'environnement, la santé et bien d'autres questions pertinentes, il ne faut pas perdre de vue la dimension économique.

*(Applaudissements).*

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

N'oubliez pas de répondre sur la sécurité et sur le transport fluvial, merci.

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

Pourquoi dans cet aménagement considérons-nous que le prolongement puisse permettre d'améliorer la sécurité routière ? Parce qu'une part importante du trafic va circuler sur une

voie à caractéristique autoroutière avec des carrefours dénivelés, des bandes d'arrêt d'urgence, donc sur autoroutes, les accidents sont nettement moins graves et moins fréquents sur les routes avec des carrefours dénivelés.

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

Avez-vous des chiffres ?

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

Malheureusement, je n'ai pas de chiffres précis.

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

On va demander à Monsieur DEBARLE d'être muni des chiffres nécessaires pour la prochaine fois.

**M. RAFFOLT**, PRESIDENT DU COPRA HERBLAY :

Vous dites que la Commission est impartiale.

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

Oui.

**M. RAFFOLT** :

Je peux démontrer en quelques phrases que les chiffres donnés sont faux. Effectivement, les autoroutes sont plus sûres que les routes, mais Monsieur DEBARLE oublie que ce sont des chiffres nationaux. Et ce sera à vous de voir Monsieur BERGOUGNOUX, s'il l'oublie !

Or, sur le site de la Sécurité Routière, on a aussi accès aux chiffres locaux et à des cartes que je n'ai malheureusement pas amenées, et ce serait amusant.

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

Pas tellement !

**M. RAFFOLT** :

Plus la route est dangereuse, plus elle change de couleur. Elle va du vert au noir. Deux routes sont rouges et une orange, un peu moins embêtante, respectivement l'A15 et l'A13, et la RN184.

*(Applaudissements).*

A ce titre, il existe d'autres chiffres. Prenez le nombre de kilomètres d'autoroutes dans le Val-d'Oise, et je veux bien que l'on parle du Nord, mais aujourd'hui est-ce une Commission départementale ou nationale ? Il me semble que l'on parle du Val-d'Oise.

Comparez, Monsieur DEBARLE, le nombre de kilomètres d'autoroutes dans le Val-d'Oise, le nombre de kilomètres de voies dites nationales ou départementales et le nombre d'accidents

graves, et vous constaterez qu'en Val-d'Oise le taux d'accidents sur les autoroutes est multiplié par trois par rapport à celui des routes.

Monsieur DEBARLE va me répondre n'importe quoi : qu'il n'a pas les chiffres, que je n'ai pas bien compris.

Si j'ai bien compris, Monsieur BERGOUGNOUX, Président de la Commission, nous a dit que l'intérêt de la réunion consistait à ce que Monsieur DEBARLE donne des chiffres, que l'on pose des questions et que l'on amène des arguments.

Comment moi, pauvre petit citoyen, puis-je amener des arguments, à part ceux-là ?

Qui va dire à Monsieur DEBARLE et sa hiérarchie qu'ils ne tiennent pas leur cinquième objectif : votre document n'est pas vrai, n'est pas juste, n'est pas honnête ou s'il est honnête il est pour le moins entaché d'erreurs ? Ce n'est pas moi qui dois voir cela, mais vous !

*(Applaudissements).*

C'est pour cette raison que je voulais parler, car l'intervention de l'orateur précédent était très intéressante aussi, mais on ne peut rien contredire. Il faudrait que l'on fasse la même chose sur chaque point.

Je pourrais lui demander à combien il estime l'augmentation de la population dans les régions concernées d'ici 2020 en pourcentage. Que va-t-il me répondre ? Qu'il n'a pas les chiffres aujourd'hui !

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

Nous allons approfondir ce problème de la sécurité routière lors d'une réunion thématique, dans laquelle seront examinées d'autres questions tournant autour des nuisances diverses.

Je m'engage à ce qu'il y ait une confrontation de chiffres tout à fait sérieuse, et que l'on y voit parfaitement clair. Je vous garantis que le travail va être fait.

Si la question venait à être reposée lors d'une prochaine réunion de proximité, Monsieur DEBARLE aura son argumentaire.

*(Protestations dans la salle à cause du manque de consistance du dossier du Maître d'ouvrage)*

Soyons objectifs, si Monsieur DEBARLE a quelques jours de plus pour rassembler les chiffres, ce n'est pas pour les truquer.

Monsieur DEBARLE, on vous a posé une autre question sur le développement de la population. Avez-vous des hypothèses qui sous-tendent vos prévisions de trafics ?

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

Concernant la population, effectivement, nous avons bâti un scénario pour 2020 en prenant en compte les prévisions d'augmentation de populations et d'emplois, telles que prévues dans les projets que nous connaissons, et qui sont ou qui vont être portées par les collectivités territoriales.

Pour établir ces chiffres, nous avons considéré que dans le secteur où se situe Andrésey, donc la boucle de Chanteloup, il y aurait à peu près 2 000 emplois de créés d'ici 2020.

*(Sifflements, huées).*

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

Ne changeons pas de sujet. Pouvez-vous donner les sources de vos chiffres ?

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

Ce sont les documents de planification en termes d'urbanisme, soit les schémas directeurs locaux, soit les plans locaux d'urbanisme qui sont établis commune par commune.

Il est prévu d'ouvrir des zones à l'urbanisation, et sur certaines d'entre elles, nous avons considéré qu'elles seraient ouvertes à l'urbanisation d'ici 2020.

*(Contestations).*

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

Je constate qu'il y a des appréciations beaucoup plus pessimistes que celles de Monsieur DEBARLE.

*(Mouvements divers)*

Cela étant, il s'appuie sur des documents officiels, dont on sait bien entendu qu'ils reflètent inévitablement une volonté politique. Je crois que nous devons approfondir tout cela, c'est-à-dire toutes les hypothèses sous-jacentes aux prévisions de trafics, notamment dans le cadre de la réunion thématique prévue à cet effet sur le développement économique, l'aménagement du territoire, etc., qui sous-tendent les hypothèses de trafics de Monsieur DEBARLE.

Il a également tenu compte, et il vous a dit comment, des questions d'intermodalité (transport en commun et transport fluvial). Certains d'entre vous trouvent qu'il ne leur fait pas une part suffisante. C'est également un thème dont il faudra discuter de façon approfondie.

Quoi qu'il en soit, Monsieur DEBARLE, la question qui se pose : admettons que vos hypothèses de développement de trafic par voies routières se réalisent d'ici une douzaine d'années, quels sont les points durs qui apparaissent sur le réseau routier, si on le maintient en l'état actuel ?

Pensez-vous que l'on peut y remédier par des améliorations des infrastructures existantes ou faut-il penser à quelque chose de nouveau ?

C'est le cœur de votre argumentaire sur l'opportunité.

Expliquez-nous cela un petit peu.

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

Effectivement, depuis 35 ans, le Nord-Ouest de la région Île-de-France a vu son nombre d'habitants et son nombre d'emplois fortement augmenter, et s'en est suivi une multiplicité des déplacements.

Si le territoire a été rapidement desservi par les prolongements du RER A, que ce soit vers Poissy, St-Germain ou Cergy, aucune voie rapide ne relie le Nord au Sud du territoire, et donc des milliers d'automobilistes se retrouvent sur la RN184.

Donc, nous avons bâti, comme je l'ai dit tout à l'heure, un scénario pour 2020 qui prend en compte des nouveaux habitants et des nouveaux emplois.

Les besoins de déplacement de ces habitants s'ajouteront aux besoins actuels. Que se passera-t-il en 2020 ?

Le pont sur l'Oise qui relie Andrésy à Conflans sera saturé aux heures de pointe.

**DANS LA SALLE :** C'est déjà le cas !

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

Si le pont est saturé, vous chercherez donc à atteindre d'autres ponts. Ceux qui cherchent à aller vers le Nord rejoindront le pont situé à Neuville qui va vers Cergy-Pontoise, et ceux qui veulent aller vers le Sud chercheront à atteindre le pont situé à Poissy.

Ainsi par rapport à aujourd'hui, trois fois plus de véhicules devraient traverser Maurecourt. La RD55 à Andrésy devrait voir sa circulation augmenter de 25 %. Les autres territoires, qui vous sont proches, vont également continuer à se développer. Notamment dans le secteur de l'agglomération de Cergy-Pontoise, il devrait y avoir environ 10 000 emplois nouveaux et 25 000 habitants de plus.

**DANS LA SALLE :** Quel bonheur !

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

Des routes importantes, comme la RN184 et la RD30, verront donc leur trafic augmenter, et elles seront nettement plus chargées qu'aujourd'hui. Donc, ce trafic devrait augmenter de plus de 20 %, ce qui se traduira par des périodes d'embouteillages beaucoup plus longues qu'aujourd'hui.

**DANS LA SALLE :** Ils n'ont qu'à aller en province, il y a de la place !

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

Une question pratique a été posée par un participant à propos de la carte T : *qu'est-ce que la carte T ?*

Il faut donner le renseignement, c'est un moyen d'expression. Vous avez à votre disposition le journal du Débat Public N°1, qui comprend la carte T à découper. Elle vous permet de poser une question ou de demander une documentation. Vous envoyez votre carte T sans l'affranchir.

Je reviens sur le fond avec deux questions sur le trafic. Il existe une convergence de flux supplémentaire de trafic sur Orgeval, qui arrive sur l'A13. Pouvez-vous nous éclairer sur ce point, Monsieur le Maître d'ouvrage ?

**DANS LA SALLE :** On sait bien qu'il n'y a jamais de bouchon sur l'A13, on la prend tous les jours !

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

L'arrivée du prolongement, s'il se réalise, à Orgeval sur l'A13. Aujourd'hui, l'autoroute A13 supporte 90 000 véhicules par jour. D'ici 2020, nous estimons que ce trafic devrait être porté à 110 000 véhicules par jour.

En fonction du tracé qui pourrait être réalisé, il y aurait un apport de circulation supplémentaire sur l'autoroute A13.

**DANS LA SALLE :** Elle n'en peut plus !

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

Que l'on estime entre 4 000 et 10 000 véhicules par jour.

**DANS LA SALLE :** Ce ne sont pas les chiffres qui figurent le dossier !

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

Il existe aujourd'hui une solution d'amélioration de l'autoroute A13 dans les documents d'urbanisme, qui est son élargissement. Il faut bien constater aujourd'hui que cet élargissement n'a pas été mis en œuvre. Les réflexions en cours sur la révision du schéma directeur d'Île-de-France devront trouver une solution aux problèmes de l'autoroute A13, soit en reconduisant ce qui est déjà prévu dans le schéma directeur actuel, soit en prévoyant une nouvelle solution.

Mais, effectivement, le Ministre n'a pas proposé que le débat porte sur l'ensemble de ces modifications du réseau autoroutier d'Île-de-France à l'Ouest. Déjà, plus de 240 000 documents ont été diffusés à la population.

**M. PHILIPPE HOUBART, PORTE-PAROLE DU CAPUI, VICE-PRESIDENT DU CIRENA :**

L'autoroute A13 est bouchée. On l'emprunte de temps en temps, et d'ailleurs de moins en moins, on prend plutôt les transports en commun, car se rendre à Paris, c'est l'enfer !

*(Applaudissements).*

Vous voulez déverser dans cette autoroute A13 bouchée, une nouvelle autoroute qui arriverait du Nord de Roissy, que vous appelez la Francilienne. Comment voulez-vous que cela se passe au niveau de la jonction entre cette nouvelle autoroute et l'autoroute A13 bouchée ? Ce sera une autoroute archi bouchée.

*(Applaudissements).*

Je suis porte-parole du CAPUI. C'est une association, créée depuis une vingtaine d'années dans la région : Collectif d'Annulation des Pollutions Urbaines et Industrielles.

Aujourd'hui, le CAPUI s'occupe plus particulièrement des pollutions de la station d'épuration Seine Aval, qui est très proche de nous et qui est loin d'avoir réglé tous les problèmes de pollution dans cette région.

Par ailleurs, je suis Vice-Président du CIRENA, qui s'est créé il y a environ deux ans pour lutter contre des nouvelles nuisances qui sont arrivées dans notre région par hasard : les nuisances aériennes. D'ailleurs, on en parle dans le petit document jaune.

Je profite de l'occasion pour vous indiquer que le CIRENA sera en réunion publique à Achères, salle Boris Vian à côté du RER Achères Ville.

Je voudrais réagir à tout ce qui a été dit précédemment, notamment sur les propos de Monsieur RIBAULT en introduction, et que d'autres ont repris aussi.

Je comprends Monsieur RIBAULT qui ne veut pas de ce tracé rouge pour la ville d'Andrézy, mais le tracé bleu, les Herblaysiens et les Conflanais n'en veulent pas pour leur ville.

*(Applaudissements).*

Un monsieur est venu à la dernière réunion très bien expliquer qu'il ne voulait pas du tracé Nord Cergy.

Il faut être clair, on voit bien que vous voulez déverser dans une autoroute archi bouchée un flot supplémentaire qui va faire déborder complètement cette autoroute. Donc, cela ne sert à rien.

Régalez le problème avant de l'autoroute A13 (déjà, ce serait bien !). Arrêtons de parler de tracé rouge, de tracé bleu ou autre, je crois qu'il ne faut aucun tracé nouveau dans cette région.

*(Applaudissements).*

Développez tous les transports palliatifs, notamment le ferré, dont on parle depuis des années, et rien n'a été fait, et notamment le fluvial.

Allez voir à Conflans les bateliers, qu'attendent-ils ? Depuis des années, ils attendent du travail. Rien n'a été fait.

*(Applaudissements).*

Il en va de même avec les avions. Depuis des années, on dit « non aux avions » qui nous réveillent tous les matins à 5 heures dans notre région, et qui nous empêchent de nous endormir avant 1 heure.

Cela fait des années que l'on vous demande d'utiliser Vatry. Rien n'a été fait !

*(Applaudissements).*

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

Merci pour cette intervention qui élargit évidemment le débat.

Je crois, Monsieur DEBARLE, que vous avez fait des hypothèses sur l'usage de moyens alternatifs au développement du transport routier.

Vous avez fait également des hypothèses sur le développement des activités des populations.

Nous allons les regarder en détail, et elles seront discutées à fond.

Vous avez dit que l'A13 n'était pas votre problème, mais il faudra quand même y voir un peu plus clair ! Si vous nous donnez des perspectives d'élargissement, etc. : nous aimerions comprendre un peu plus. Des questions ont été posées sur ce sujet, et il faut y voir plus clair.

Vous pourriez peut-être nous donner aussi une petite indication. Le fait de développer un axe autoroutier, quel qu'il soit (rouge, vert, bleu, peu importe), augmente-t-il significativement le nombre de véhicules déversés sur l'A13 par rapport à la situation A184 améliorée ?

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

Effectivement, même dans la version A184 améliorée (tracé noir), la circulation sera supérieure de quelques milliers de véhicules (3 000 véhicules par jour), car le tracé qui apporte le trafic le moindre sur l'autoroute A13, c'est le tracé violet avec 4 000 véhicules par jour. Ceux qui en amènent le plus, ce sont les tracés qui amènent 10 000 véhicules par jour sur l'autoroute A13.

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

C'est évidemment assez normal que si l'on développe une autoroute qui facilite la circulation, il y ait un peu plus de véhicules : c'est mécanique.

Nous discuterons de façon approfondie de tout ceci, et notamment au cours des différentes réunions de proximité.

**M. Hubert BITEAU, ADJOINT AU MAIRE DE CONFLANS-STE-HONORINE, SECURITE PUBLIQUE, CORRESPONDANT DEFENSE :**

Je remercie la salle d'avoir défendu nos bateliers, qui ne sont pas uniquement les bateliers de Conflans, mais ceux de toute la région, aussi bien d'Andrézy que de Maurecourt, pas de Chanteloup car les péniches ne peuvent pas monter aussi haut.

Je remercie mon collègue, le Maire d'Andrézy, d'avoir accepté cette réunion ici et cette Commission Particulière, qui me permet d'intervenir sur un cas précis. Je suis élu depuis 1983, et j'ai pratiqué différents Maires qui ont occupé des fonctions très importantes au niveau national, au niveau régional et au niveau local (et c'est déjà bien important), et au niveau du Conseil Général. Je n'ai pas l'habitude de m'opposer publiquement à des fonctionnaires et des hauts fonctionnaires de l'État.

Je rappelle que l'État, qu'il soit de Droite ou de Gauche, c'est toujours l'État. C'est notre pays.

Néanmoins, je connais bien ce dossier. Cela fait 20 ans avec certaines personnes dans la salle, dont mon collègue Victor BLOT, que nous travaillons sur ce dossier, et nous y avons passé des nuits.

Je disais à ma femme ce soir que j'allais à une réunion relative à l'A104. Elle pensait que je lui mentais ! Je voudrais être tout à fait sérieux, très rapide et constructif. Je suis, Monsieur le Président et Monsieur le Représentant de la Direction Régionale de l'Équipement, outré.

Lorsque j'ai ouvert le dossier que j'ai reçu, mais que je connaissais un peu à l'avance, et que j'ai vu le tracé noir, je me suis dit qu'il était impensable que des hauts fonctionnaires puissent proposer aux populations ce type de tracé, sans vouloir augurer des autres tracés.

Je rappelle que l'on a toujours dit qu'il fallait éloigner au maximum les autoroutes des zones urbanisées.

Le tracé noir, c'est la RN184, qui traverse Éragny, Conflans mais avec des protections phoniques ! Je les connais les protections phoniques, j'ai porté ce dossier pour le défendre. On a mis 6 ans à le faire, et on l'a obtenu, avec d'ailleurs des Gouvernements de Droite comme de Gauche. Je ne suis pas là pour critiquer les uns ou les autres.

Faire passer le projet d'autoroute A104 sur la RN184, permettez-moi de vous dire, Monsieur le Président, et je vous connais bien, même dans vos fonctions précédentes, vous êtes un homme d'ouverture, je suis un homme très calme, que je suis outré de voir cela.

On dit qu'il y a des protections phoniques, et on risque d'élargir la RN184, mais combien de pavillons va-t-on spolier ? On sera à 10 mètres de la traversée de Conflans, de la traversée d'Éragny.

Et où vont partir les gaz ? Sur les centaines de milliers de personnes qui sont autour. C'est honteux à notre époque, avec les moyens que l'on a, de faire passer...(passage inaudible)

*(Applaudissements).*

Je ne suis pas là pour choisir un tracé, je pense que l'on n'a pas encore suffisamment avancé dans le débat. Laissons le débat se faire, de nombreuses réunions vont se faire. On n'a pas non plus à s'invectiver. Un jour, on peut se retrouver de l'autre côté, à la place des gens qui sont ici.

Néanmoins, vous représentez une Administration, que je connais bien et j'y suis allé à de nombreuses reprises, lorsque les Ministres étaient en charge et que je pouvais les rencontrer plus facilement. L'alternance permet beaucoup de choses !

Jamais, je n'ai vu une présentation du tracé de l'A104 sur la RN184. Monsieur, vous faites erreur en faisant cela.

*(Applaudissements).*

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

Monsieur DEBARLE, souhaitez-vous dire quelque chose ou enregistrez-vous cette position ?

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

J'enregistre effectivement la position. Nous avons fait ce dossier en présentant cinq tracés qui correspondent à des options assez différentes.

Le tracé violet, qui contourne l'agglomération de Cergy-Pontoise, est difficilement comparable aux quatre autres tracés.

Parmi ces tracés, trois reprennent essentiellement des infrastructures nouvelles, et le quatrième est basé sur une infrastructure existante.

Pourquoi ce tracé a-t-il été mis dans un dossier de présentation et de lancement du débat ?

Pour certaines personnes, ce tracé a un avantage : ne pas créer de nuisances plus fortes à des populations nouvelles.

Nous avons présenté ce tracé, nous l'avons étudié comme les autres, avec le même niveau de précision. Nous le présentons tel qu'il est, avec ses avantages et ses inconvénients.

**DANS LA SALLE :** Où habitez-vous ?

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

Je n'habite pas effectivement dans la région.

**M. PIERRE JOUATTE**, INGENIEUR CHARGE DE LA CIRCULATION :

Avec une grande différence, vous mettez une file de plus au tracé noir et vous élargissez le pont de Conflans. Effectivement, cette voie ne nécessite pas d'être élargie, car les deux fois deux files supportent largement un trafic de 20 % supplémentaires en 2020.

Je ferai une déclaration tout à l'heure sur le problème technique, je suis ingénieur chargé de la circulation (22 ans de circulation !).

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

Vous aurez la parole tout à l'heure.

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

On peut conclure avec l'intervention de Monsieur PEYRUCHOU Michel de « Bien Vivre à l'Hautil », qui souhaitait s'exprimer sur l'opportunité.

**M. Michel PEYRUCHOU**, « BIEN VIVRE A L'HAUTIL » TRIEL-SUR-SEINE :

Je fais aussi partie du CIRENA. J'habite Triel depuis 1959, et cela fait 40 ans que j'entends parler de ce qui était à l'origine « la voie triomphale ». Cela passe maintenant sur des zones qui ont été complètement urbanisées, et aucun tracé ne peut être considéré bon tracé.

J'ai fait un rapide calcul, que je vais me permettre de vous soumettre. J'ai relevé quelques chiffres pour comparaison avec ce qui se passe dans le bouclage de la Francilienne.

Une parenthèse, dans tous vos documents, tantôt vous nous parlez de la liaison Orgeval Méry-sur-Oise, tantôt vous nous parlez du bouclage de la Francilienne.

En définitive, c'est bien le projet de bouclage de la Francilienne. J'ai circulé en voiture pendant toute l'époque où j'ai été en activité. J'ai souvent utilisé la Francilienne, et je sais que c'est cela qui se prépare et c'est cela qui veut se faire.

Je vais vous donner quelques chiffres. Je demande un peu d'attention, afin que l'on comprenne bien pourquoi ce n'est pas bon.

J'ai pris Paris Notre Dame, et j'ai tourné autour, en reprenant le tracé que les Messieurs de l'Administration nous proposent. A l'Est sur l'autoroute A4, le bouclage de la Francilienne est à 24 km, et il ne faut pas oublier que la zone Est n'est pas beaucoup urbanisée par rapport à la zone Ouest.

Au Sud, l'autoroute A6 : 28 km du centre de Paris ; au Nord, l'A16 : 25 km du centre de Paris ; à l'Ouest, l'A13 : 18 km (comme par hasard, c'est le plus près).

Pendant que l'on prépare ce projet, on boucle l'A86.

On a deux cercles concentriques : l'A86 et l'A104. Au Sud, cela représente 16 km d'éloignement entre Fresnes et environ St-Jean-de-Beauregard ; à l'Est, 14 km entre Nogent-sur-Marne et Collégien ; au Nord : 18 km entre St-Denis et Roissy-en-France ; à l'Ouest, 4 km entre les deux, c'est-à-dire Vaucresson, Rocquencourt.

*(Applaudissements).*

En fait, vous avez prévu de boucler la Francilienne en passant par la forêt de Marly, par l'autoroute A13. Celle-ci est à deux voies dans une forêt, où vous n'aurez vraisemblablement pas l'autorisation, car c'est la forêt de Marly.

Sans penser que la semaine dernière, on a encore lu dans la presse un accident de camion qui a renversé son chargement de planches et l'autoroute a été fermée pendant 7 heures. Vous voulez envoyer le circuit de la Francilienne sur deux voies dans la forêt de Marly. C'est dément, je ne sais pas comment on peut concevoir un tel projet !

*(Applaudissements).*

Je vais encore vous donner quelques chiffres. Dans le bouclage de la Francilienne, sur chaque autoroute, il y a un tronçon commun. La Francilienne n'est pas en site propre, par endroits elle utilise les autoroutes existantes.

Une fois de plus, sur l'autoroute A1, on note 4 km à 4 voies ; sur l'autoroute A4 4 km à 4 voies ; sur l'autoroute A6 4 km à 4 voies ; sur l'autoroute A13 14 km, entre Orgeval et Rocquencourt, sur 2 voies. Donc, encore tout faux !

On sait comment fonctionne le bouclage de la Francilienne : en fait, drainer le trafic qui arrive de l'autoroute A10.

Ceux qui prennent l'autoroute A10 connaissent très bien la noria de camions qui viennent d'Espagne et du Portugal, et qui généralement vont prendre l'autoroute A1. L'activité est plus importante au Nord de la France.

J'ai fait un rapide calcul en prenant vos projets : le tour de Paris par l'Est, de Allainville (autoroute A10) à Roissy (autoroute A1), représente 135 km ; le bouclage prévu par l'Ouest

représentera 105 km, soit 30 km de moins. Vous pouvez être certains que les poids lourds de l'autoroute A10 emprunteront ce circuit.

*(Applaudissements).*

En conclusion, il n'y a aucune bonne raison pour faire le bouclage tel que vous l'envisagez.

*(Applaudissements).*

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

Monsieur DEBARLE, souhaitez-vous commenter ?

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

Sur le trafic et les manières de contourner l'agglomération parisienne, le trafic de transit le plus important, qui peut concerner ce prolongement de la Francilienne, est bien celui qui provient de l'autoroute A10 et qui va vers l'autoroute A1.

Il y aura à peu près 6 000 poids lourds par jour qui feront ce trajet. Cela nous est donné par nos études à la fois par les comptages et à la fois par les enquêtes réalisées aux barrières de péage, notamment de l'autoroute A1 et de l'autoroute A16.

Plusieurs itinéraires sont offerts aux poids lourds pour contourner Paris. L'itinéraire principalement emprunté aujourd'hui en provenance de Roissy, c'est l'autoroute A1, puis soit l'autoroute A3 ou l'autoroute A86 pour rejoindre l'autoroute A10, ou passer par le boulevard périphérique à l'Est de Paris. Ces deux tracés font environ 60 km.

Autre tracé : passer par la Francilienne à l'Est de Paris, et dans ce cas, le tracé fait environ 96 km.

**DANS LA SALLE :** Il y a pourtant énormément de camions sur le périphérique !

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

Le tracé le plus emprunté, c'est celui par l'autoroute A13 et l'autoroute A86. D'autres passent également par le boulevard périphérique. Ces deux tracés sont empruntés aujourd'hui et font donc 60 km.

Autre tracé : le contournement par la Francilienne à l'Est, et on arrive à un peu moins de 100 km. Si les poids lourds souhaitaient passer par la Francilienne à l'Ouest, de notre côté, on dépasserait légèrement la centaine de kilomètres si c'est l'un des quatre tracés dans le fuseau dit Sud-Est, et on arrive à 130 km s'il passe par le tracé violet.

Pourquoi considérons-nous que les tracés les plus courts vont encore être privilégiés par les poids lourds ?

La grande majorité des 6 000 poids lourds par jour essaient de rouler aux heures où les voies sont les moins chargées, et pas systématiquement aux heures de pointe lorsqu'il y a des embouteillages.

**DANS LA SALLE :** Comme vous dites, ils essaient...

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

Continuez !

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

J'ai terminé cette intervention.

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

Je retiens de ce très intéressant débat que nous devons approfondir les hypothèses de Monsieur DEBARLE, que certains d'entre vous contestent. Une logique s'est exprimée, qu'il faudra également approfondir : que se passe-t-il sur l'A13 ?

Même si la zone d'études de notre débat ne pose pas véritablement ce problème, il faudra essayer d'avoir des réponses à ce sujet.

**M. Jacques CAMUZAT**, PRESIDENT FONDATEUR DE « SAUVONS L'ÎLE-DE-FRANCE », « AMIS DU GRAND PARC DE VERSAILLES » :

Je vais être très bref, j'ai l'impression que l'on est ici dans un lieu où l'on tient un discours surréaliste.

Monsieur DEBARLE nous parlait du trafic en l'an 2020, et je suis né 100 ans avant, en 1920, et j'entends parler de décentralisation depuis cette date. Or, qu'ai-je vu ? Ce n'est pas qu'une centralisation forcenée. Toutes les personnes qui ont pris la parole viennent conforter mes propos.

Je voudrais simplement prendre un exemple, celui de Monsieur Louis RENAULT, dont tout le monde connaît les automobiles, qui était à l'île Seguin à Billancourt. Il s'est décentralisé très loin, à Flins. Comme il trouvait que c'était beaucoup trop loin, il s'est recentralisé dans le grand parc de Versailles, c'est-à-dire à Guyancourt.

Madame Christine ALBANEL, Présidente du Domaine et du Château de Versailles n'est malheureusement pas là, mais ce n'est pas elle qui me démentira ni vous non plus. Le Domaine de Versailles est classé au patrimoine mondial de l'humanité.

Va-t-on encore nous raconter des histoires avec la décentralisation ?

J'en ai fini Monsieur le Président.

*(Applaudissements).*

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

Vous soulevez le problème très vaste d'un aménagement du territoire plus rationnel.

**M. Jacques CAMUZAT**, Président Fondateur de « Sauvons l'Île-de-France », « Amis du grand parc de Versailles » :

Cela devrait être au stade du Premier Ministre ou du Président de la République. Excusez-moi, on n'y peut rien.

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

Tout à fait. Cette question de très haut niveau pèse sur les hypothèses retenues par Monsieur DEBARLE. Il est donc permis ici de l'évoquer.

Maintenant, même s'il y a des réticences, je vais vous demander d'essayer de suivre Monsieur DEBARLE sur un terrain plus concret, c'est-à-dire de nous décrire les différents tracés qu'il imaginerait, avec la manière dont ils seraient physiquement réalisés. Cela va permettre de discuter plus concrètement de cette affaire.

Je vous demande un effort pour suivre la suite de l'exposé de Monsieur DEBARLE.

**M. LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :**

Avant de parler des tracés, je voudrais parler de l'opportunité.

Il faudrait sérieusement penser à l'opportunité. Nous sommes allés très souvent à la DRE, et pour un problème aussi vaste que les autoroutes en Île-de-France, ce n'est pas la DRE qui devrait être juge et partie, mais il faudrait un cabinet indépendant pour les problèmes de trafic et d'opportunité.

Là, les gens sont juge et partie. Il en est ainsi depuis 50 ans.

*(Applaudissements).*

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

Au cours de ce Débat Public, nous n'allons pas faire une expertise d'opportunité par un cabinet indépendant sur un problème aussi vaste.

**Dans la salle : Si !**

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

Par contre, je suis tout à fait d'accord que dans le cadre de la préparation de la réunion thématique, nous fassions appel à des experts indépendants pour apprécier d'une part la pertinence des hypothèses, d'autre part la qualité des modèles de prévisions utilisés, et reposer véritablement à la base cette question des prévisions de trafics, et donc de manière indirecte de l'opportunité.

Nous travaillerons sur ce sujet. Bien entendu, si vous avez des experts indépendants qui peuvent nous être suggérés, nous examinerons avec beaucoup d'intérêt les propositions qui peuvent être faites à cet égard.

Monsieur DEBARLE, très brièvement, pour permettre aux différentes hypothèses que vous avez envisagées, dont l'une fait horreur : le réaménagement de la RN184.

**DANS LA SALLE : Le rouge aussi !**

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

Quelle consistance physique, verriez-vous aux choses ?

**DANS LA SALLE :** Faisons-là chez lui !

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

Si vous le permettez, Monsieur le Président, je vais passer la parole à Élisabeth VANINI qui a suivi plus particulièrement les études dans le département des Yvelines.

**Mme Élisabeth VANINI,** CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Bonsoir à tous, je vais donc vous présenter les différents projets de tracés qui sont présentés au débat, en commençant par le rouge.

*(Sifflements, huées).*

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

Continuez brièvement !

**Mme ÉLISABETH VANINI,** CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Qui intéresse directement votre commune.



Le tracé rouge suivrait tout d'abord la limite prévue de l'urbanisation entre St-Ouen-l'Aumône et la plaine de Pierrelaye. Il passerait ensuite sous la RD14, sous l'autoroute A15.

*(Sifflements, huées).*

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

Attendez, vous n'en voulez pas, on va en parler, et vous allez nous expliquer maintenant pourquoi vous n'en voulez pas.

*(Protestations).*

**Mme ÉLISABETH VANINI**, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Il se poursuivrait en tranchée couverte dans Éragny-sur-Oise. Il rejoindrait ensuite Neuville-sur-Oise en passant sous la voie ferrée, et au-dessus de la ligne A du RER.

Il arriverait ensuite au pont actuel sur l'Oise au niveau de Maurecourt.

*(Sifflements, huées).*

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

Continuez !

**Mme ÉLISABETH VANINI**, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Il serait doublé par rapport à l'ouvrage existant, et prolongé par un remblai couvert sur 500 mètres environ pour protéger du bruit les habitants de Glatigny.

*(Sifflements, huées).*

Et du lotissement du Choisy-sur-Maurecourt.

Il se poursuivrait ensuite en déblai, c'est-à-dire sous le niveau du terrain naturel, pour rejoindre l'échangeur avec la future voie de contournement de Cergy-Pontoise (V88).

Il continuerait pour passer sous la voie communale de l'Hautil, puis franchirait au niveau du fond du Val la route du Faille.

Il serait ensuite équipé d'un merlon paysager, ou un talus de terre.

*(Sifflements, huées).*

Puis, d'une semi-couverture pour protéger du bruit les habitants du lotissement des Charvaux.

*(Sifflements, huées).*

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

Terminez le tracé rouge !

**Mme ÉLISABETH VANINI**, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Il se prolongerait ensuite en tranchée couverte entre Andrésy et Chanteloup sur une longueur de 1900 mètres. Cette tranchée commencerait au Nord de la rue de l'Hautil et se terminerait au sud de la voie ferrée Paris-Mantes.

(Sifflements, huées).

**DANS LA SALLE :** On n'en veut pas !

**Mme ÉLISABETH VANINI, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Le tracé se prolongerait ensuite dans la plaine de Carrières-sous-Poissy.

**DANS LA SALLE :** Venez habiter chez nous !

**Mme ÉLISABETH VANINI, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

J'habite à côté de l'autoroute A15, alors je sais de quoi je parle !

Il franchirait ensuite la Seine et l'île des Migneaux pour rejoindre l'échangeur d'Orgeval.

(Sifflements, huées).



Vous voyez ce que donnerait le tracé de l'autoroute dans votre commune : un tracé en déblai avec une semi-couverture et une tranchée couverte.

(Contestations).

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

Je propose maintenant que l'on en vienne à l'objet central de la réunion.

Vous avez eu une description rapide de la consistance physique du fameux tracé rouge. Maintenant, je voudrais véritablement qu'il y ait un argumentaire serré sur les dommages qui en résulteraient pour la commune d'Andrésy. C'est ce que je veux recueillir.

Je donne maintenant la parole à Monsieur Roger JACQUOT, Président du COPRA pour la commune d'Andrésy.

**M. Roger JACQUOT, PRESIDENT DU COPRA ANDRESY :**

Comme Monsieur le Président BERGOUGNOUX l'a annoncé ce soir, à Andrésy, c'est la première d'une série de réunions dites de proximité, réunion pour laquelle il m'échoit d'intervenir en tant que Président du Comité COPRA de cette Ville et de vous faire part de nos doléances spécifiques.

Toutefois, avant de pénétrer dans le vif du sujet, je ne peux passer sous silence que depuis 15 ans, le projet francilien dit A104 a été l'objet de qualifications diverses et inadaptées, voire farfelues.

Au départ, dite ménagère (on voulait déjà nous l'enfiler), puis paysagère, ensuite de bouclage, maintenant de prolongement : Francilienne tronquée sûrement.

Pourquoi le projet de vrai bouclage francilien, déjà réalisé aux trois quarts, est abandonné au profit d'un barreau de liaison entre l'A13 et l'A15 ? Projet toujours le même malgré quelques variantes, et toujours aussi dommageable pour les populations.

Il n'y a rien à retirer de la déclaration du COPRA d'Andrésy, prononcée à l'occasion du 10<sup>ème</sup> anniversaire de fondation du collectif. Cette déclaration était la suivante :

*« A Andrésy, la Seine, la voie ferrée et le CD55 découpent la commune en quatre zones, avec l'autoroute il y en aurait cinq. Il n'y aurait plus de libre circulation des habitants, condition absolument nécessaire à la vie sociale et économique.*

*Cette autoroute urbaine sera, paraît-il, dotée de parties couvertes.*

*Ces aménagements auraient pour double inconvénient :*

- 1. Le rejet de la pollution souterraine sur les parties non couvertes.*
- 2. L'interdiction de circulation des transports de matières dangereuses qui emprunteraient alors le CD55.*

*Ce CD 55, dont la circulation va croissant et sera encore plus importante avec la mise en service du nouveau pont de Triel.*

*Pour le prix d'une autoroute, nous en aurions deux !*

*Cette autoroute, sur sa partie andrésienne, serait également dotée d'une voie lente, permettant aux véhicules lourds de monter à l'assaut de la colline de l'Hautil.*

*10 semi-remorques en file indienne ! 10 fois 400 cv ! qui cracheraient décibels et pollution à plein pot.*

*Les gaz lourds dévaleraient la colline jusqu'à la Seine, envahissant écoles primaires et maternelles, le collège, les habitations qui pour cette raison sont déjà dévaluées de 30 % et invendables.*

*A Andrésy, il y a déjà le CD 55, la voie ferrée, le trafic aérien et la Seine avec les métaux lourds, il n'y a plus de place pour l'A104 ».*

*(Applaudissements).*

Depuis, d'autres arguments sont venus compléter cette déclaration : des vents dominants qui ramèneraient la pollution générée par le Pont des Migneaux à Poissy, et qui se répandrait sur toute notre ville.

Des équipements publics et collectifs à proximité immédiate de ce monstre pollueur : groupe scolaire à 200 mètres, école maternelle des Marottes à 300 mètres, école des Charvaux à 350 mètres, collège St-Exupéry à 200 mètres, cours de tennis à 100 mètres, parc sportif et futur collège à 200 mètres.

Sur un stade, les risques pulmonaires sont multipliés par 17 : rapport établi par la commune de Maurecourt.

Cela se passe de commentaires.

Pour l'ensemble de la population d'Andrésy, les conséquences des pollutions gazeuses et sonores seraient bronchites, bronchiolites, dépressions, cancers, etc. Certains d'entre nous deviendraient de véritables piliers de Sécurité Sociale (en déficit bien entendu !).

*(Applaudissements).*

Que l'on ne vienne pas nous dire, comme pour l'amiante ou le sang contaminé : « on ne savait pas ».

*(Applaudissements).*

A Andrésy, il n'y a toujours pas de place pour l'autoroute A104.

Le leitmotiv du COPRA est : « PAS D'AUTOROUTE EN ZONE URBANISEE ».

L'État doit remettre les trains de marchandises sur les rails.

*(Applaudissements).*

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

Merci, après cette déclaration, je souhaiterais que l'on donne la parole à quelques interventions qui sont arrivées depuis le 8 mars.

**MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Nous avons des questions à la fois de la salle et du site. Beaucoup d'inquiétude de la part des habitants d'Andrésy.

Une première intervention formulée dans des termes assez généraux : le bruit, la pollution pour les habitants à faible distance, parfois à 200 mètres. *Comment peut-on présenter un projet de ce type ?* Cela concerne les effets sur la santé.

Un certain nombre de questions vont dans le même sens. Elles concernent les inquiétudes par rapport à la proximité des équipements sensibles.

*Pourquoi le tracé rouge préconisé par le Maître d'ouvrage se trouve être celui qui passe près de 2 écoles élémentaires, de 3 écoles maternelles, d'une maison de retraite médicalisée et d'équipements sportifs ; ceci au mépris de toutes les études d'impacts sur toutes les populations citées ci-dessus ?*

*Qu'en est-il du fameux principe de précaution ?*

Il est aussi fait allusion au nouveau collège d'Andrésey qui serait à 200 mètres de l'autoroute.

**DANS LA SALLE :** Merci Monsieur le Maire !

**MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

*Qu'envisagez-vous pour la protection de nos enfants ?*

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

Je propose que l'on regarde maintenant ces questions de qualité de l'air.

*(Le public demande la parole).*

**M. Alain MAZAGOL, ANCIEN PRESIDENT DU COPRA :**

Je pense que ce soir, on perd un peu notre temps, car vous nous parlez d'un sujet qui n'existe plus, ou alors il faudrait m'expliquer à quoi servent nos Premiers Ministres.

Les Coprasiens, les Andrésiens et tous les gens qui habitent sur le tracé ont obtenu avec des luttes acharnées que trois Premiers Ministres mettent le dossier à la poubelle, et disent qu'il n'existerait plus jamais.

Je peux vous citer ces trois Premiers Ministres (de Droite et de Gauche). Vous avez également une personne importante : Monsieur HUCHON, qui a été pendant des années le Président des élus contre ce projet d'A104. C'est maintenant le Président de la Région. En tant que tel, il s'est également ému que l'on puisse remettre le projet A104 à l'ordre du jour, alors que celui-ci a été par l'ensemble des élus complètement arrêté et annulé.

Si maintenant, vous nous dites que l'on redémarre ce projet, je voudrais que vous répondiez à une question : Quel est le pouvoir d'un Premier Ministre ?

*(Applaudissements).*

La question est simple : est-ce qu'un Premier Ministre a autorité pour dire qu'un projet n'existe plus ? Et, l'écoutons-nous ? Ou, ceux qui sont dans les Ministères et qui n'en ont rien à faire des Ministres, en attendant que le prochain arrive pour ressortir le dossier, ont-ils une autorité plus importante que celle des élus ?

**DANS LA SALLE :** Quel est le pouvoir d'un ministre des transports et y a-t-il une continuité de l'État dans ce Pays où l'on s'aperçoit que des décisions sont prises et qu'elles ne sont jamais appliquées ?

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

Vous posez une question qui dépasse le débat.

*(Mouvements divers).*

Le dossier de saisine qui a été transmis à la Commission Nationale du Débat Public a été rédigé par le Ministre des Transports, et je suppose également avec l'assentiment du Premier Ministre.

**DANS LA SALLE :** Il est comme les autres, il ne sert à rien.

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

Je ne pense pas que l'on puisse dire que c'est la techno-structure qui d'elle-même va à l'encontre de certaines orientations prises par les Premiers Ministres antérieurs.

De ce sujet, nous débattons aujourd'hui, et ce n'est pas du temps perdu.

**DANS LA SALLE :** Des réponses !

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

Vous argumentez fort et bien. Nous recevons votre argumentation qui sera tout à fait décisive dans les décisions qui suivent.

**Dans la salle :** Des réponses !

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

En tant que Président de la Commission Particulière du Débat Public, je suis saisi d'un débat qui a été initié par un dossier de présentation sous l'autorité du Ministre du Transport, donc du Gouvernement en place. C'est une donnée de fait.

Vous dites qu'il n'y a pas de continuité de l'État, je n'ai pas à en juger. J'ai ce dossier de saisine.

**M. ALAIN MAZAGOL, ANCIEN PRÉSIDENT DU COPRA :**

Si dans votre rôle, il n'est pas possible d'étudier les décisions prises précédemment dans des débats qui sont exactement la suite de celui que nous avons aujourd'hui, dont nous ne voulons pas puisque trois décisions ont confirmé que ce projet d'A104 dans la région Ouest de l'Île-de-France n'était pas viable, ni assumable, ni couvert par les budgets nécessaires à l'État actuellement.

L'État n'a plus d'argent, et vous allez encore faire une autoroute. Où allez-vous prendre l'argent ?

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

Premier point : je ne veux rien.

Deuxième point : s'il s'agit dans le compte rendu de ce débat de faire état d'un historique que vous rappelez, ce sera fait.

La question de la continuité de l'État sera effectivement posée en tant que telle.

**M. Jean-Michel COUPANNEC**, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION ALTERNATIVE ANDRESY :

J'avais demandé un pouvoir d'intervention, mais vu la nature du débat, je voudrais vous faire part de mes réflexions sur le dossier présenté.

Monsieur DEBARLE, votre métier est difficile, car le dossier est aussi difficile et il n'est pas bon.

Pour paraphraser Coluche, vous êtes en train de nous dire : « *Dites-nous ce dont vous avez besoin, je vous dirai comment vous en passer* ».

Après cette touche d'humour, je voudrais revenir au problème de l'enjeu (les propositions faites, nos remarques). Je vais essayer de vous expliquer en argumentant comment les dés sont pipés et comment on nous « beurre les lunettes ».

Il faut rappeler l'enjeu : le bouclage de la Francilienne.

Or, on ne nous présente pas aujourd'hui un projet de bouclage de la Francilienne, mais une liaison entre deux pôles économiques entre Cergy et Poissy, ou plutôt Poissy rebaptisée « Peugeot Poissy » !

*(Applaudissements).*

Je reviendrai dans ma conclusion sur l'enjeu et l'objectif.

Quelques remarques sur les propositions de tracés : quatre sont dans le fuseau Sud-Est en zone très urbanisée, un seul se trouve plus au Nord-Ouest, contournant le département par le Vexin (c'est une zone plutôt rurale).

Est-ce un bouclage de la Francilienne ?

Comment peut-on m'expliquer que c'est un bouclage de la Francilienne, alors que tout s'arrête à Orgeval ?

Tout se boucle sur Orgeval, qu'y a-t-il après ? Rien, ce n'est pas un bouclage de la Francilienne.

Est-ce un allègement du trafic ?

Chacun sait et d'autres l'ont déjà expliqué que si vous mettez côte à côte le problème de l'A13, qui est déjà saturée, et que vous y rajoutez un élément supplémentaire, c'est hyper saturé, et il n'y a pas diminution du trafic.

**M. ALAIN MAZAGOL**, ANCIEN PRESIDENT DU COPRA :

Des projets sont prévus sur Plaisir !

**M. JEAN-MICHEL COUPANEC**, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION ALTERNATIVE ANDRESY :

Je vais venir aux débats qui se mènent ailleurs.

Il y a un débat public sur Andrésy et le prolongement de l'A12. Je vais y revenir et vous indiquer que l'on manque d'éléments.

Est-ce un projet pour l'ensemble l'Île-de-France ? Cela voudrait dire que l'on associe dans le problème du transport des biens et des personnes :

1. Les problèmes de ferroutage.
2. Le problème du transport fluvial.
3. Le transport routier.

Il faut ajouter également pour le transport des personnes la nécessité d'un transport collectif urbain (interbanlieue). Pour être plus précis, c'est le développement des moyens de transports communs de la grande ceinture, y compris en extension vis-à-vis de Cergy.

*(Applaudissements).*

Ensuite on nous dit qu'une nécessité économique s'impose à tous.

Quand on pose la question : où, quand, comment, combien ? vous n'avez pas de réponse.

Je vous rappelle que dans un dossier présenté par le COPRA, le Vice-président du MEDEF du Val-d'Oise (même s'il ne fait pas partie de mes relations habituelles) expliquait que les tracés proposés n'avaient aucun intérêt économique pour la Région.

Prend-on en compte l'ensemble des paramètres ? Non.

Les conséquences sur la santé (très bien développées par mon ami responsable du COPRA d'Andrésy mais également par nos amis de Maurecourt), le développement des nuisances, le bruit, la pollution ne sont pas pris en compte. Or, cela a un coût humain, sans parler du coût pour la Sécurité Sociale.

Évitons les zones urbanisées, et on se trouve dans le vif du sujet : regardons de près. Le discours porte en réalité sur deux fuseaux :

1. Un fuseau au Nord-Ouest en zone rurale
2. Quatre fuseaux au Sud-Est en zone urbanisée.

Pour le premier, je mets un carton rouge. Quel est-il ? C'est le tracé dit historique.

Première remarque sur la forme : comment se fait-il, et cela a été rappelé, qu'un tracé qui est illégal, car il a été annulé par trois Premiers Ministres, revienne sur le tapis.

Ensuite, nous avons d'autres tracés, et c'est là où je vais exprimer ma divergence avec Monsieur RIBAUT.

Nous sommes tous contre le tracé rouge, qui dévaste notre région, c'est ce que j'appelle « une tumeur autoroutière ».

Concernant l'autre tracé, Monsieur RIBAULT, si vous acceptez de faire le choix d'un autre tracé qui est en zone urbanisée, y compris le bleu, vous allez légitimer une décision à terme de l'État. S'il note que certains sont déjà pour un tracé en zone urbanisée, il pourra en choisir un autre, et choisir le rouge.

Tout ceci pour vous dire que le bleu risque à un moment donné de virer au rouge en ce qui concerne les choix.

*(Applaudissements).*

Pourquoi tant d'acharnement à vouloir que le tracé passe dans le fuseau Sud-Est. Ne nous cachons pas derrière des boîtes d'allumettes, certains comme le Maire de Poissy qui est le porte-parole de la Direction de Peugeot, mais également des apprentis-sorciers ou plutôt je dirai que la Direction de Peugeot a quelques ventriloques, y compris pour défendre d'autres tracés qui n'ont pas le but de boucler la Francilienne, mais de défendre un intérêt particulier. Même si je respecte le poids économique que représente l'usine Peugeot, il n'appartient pas à la Direction de Peugeot de décider en lieu et place des populations qui sont victimes des circuits autoroutiers.

*(Applaudissements).*

Choisir un tracé en zone urbaine risque de faire effet boomerang pour le tracé rouge. Si vous vous battez uniquement sur le domaine technique, ils vous expliqueront que le tracé est le moins cher, le plus rapide, et qu'il développe les emplois, etc.

Franchement, pensez-vous, y compris quand on vous demande des chiffres, on est incapable de les donner, tout simplement car le vrai débat est politique et il n'est pas technique. Il faut donc trouver une autre solution.

Pour ma part, j'estime qu'il faut :

- ⇒ Éviter à tout prix le tracé rouge qui est illégal.
- ⇒ Qu'il n'y ait pas de tracé en zone urbanisée.

Je n'ai parlé que de quatre tracés, le cinquième étant le tracé violet. Il est surprenant que dans un débat, que l'on dit démocratique, le Maître d'ouvrage écarte d'un revers de main le tracé violet. Pourquoi l'écartez-vous ?

Maintenant, je vais vous expliquer pourquoi « on nous beurre les lunettes ». En fin de compte, plusieurs débats sont initiés par la Commission Nationale du Débat Public. Vous en avez un ici sur l'A104, un autre a démarré plus tôt que le nôtre sur le prolongement de l'A12, on veut donner à chacun un morceau du puzzle.

Vous à Andrésy, vous à Conflans, vous à Plaisir, vous n'avez qu'une partie du puzzle. Par contre, peut-être que les hauts fonctionnaires peuvent rassembler les éléments du puzzle. En fin de compte, c'est la meilleure façon pour « nous beurrer les lunettes » et nous rouler dans la farine, et je vais expliquer comment.

*(Applaudissements).*

En effet, on peut penser que le tracé violet n'a aucun sens, mais ce n'est pas le cas. A terme, on risque d'avoir les deux : l'A104 et un bouclage via le tracé violet.

En effet, savez-vous qu'il est question de relier la région de Cergy via le tracé violet éventuellement par ce que l'on appelle « la voie nouvelle de la Vallée de la Mauldre ».

Des problèmes extrêmement importants existent sur les RD191 Mauldre, RD983 Houdan pour aller vers Mantes et RD928 pour aller d'Anet à Mantes.

Or, j'ai pris connaissance que Monsieur BEDIER dans un courrier adressé aux maires de la Vallée de la Mauldre s'était engagé à ce que la voie nouvelle de la Mauldre devienne une priorité indispensable.

De toute façon, sur ce tracé, le bouclage se fait entre l'A13 et l'A12 à hauteur du Pontel, voire même de la Nationale 10. Vous avez donc le bouclage de la Francilienne qui se fait de ce côté-là.

Pourquoi choisir un tracé en zone urbanisée, y compris dans le fuseau Sud-Est, alors que l'on va nous imposer un autre tracé qui sera également un tracé de bouclage de la Francilienne ?

Par ailleurs, dans cette bataille, nous avons besoin d'unité, et dans la stratégie de combat d'être le plus possible ensemble.

Monsieur RIBAUT, vous avez une position du Comité de Communes, que parfois vous mélangez, peut-être involontairement, avec la Communauté de Communes (c'est-à-dire l'intercommunalité).

Le Comité de Communes s'est prononcé contre tout tracé en zone urbanisée, mais ne s'est jamais prononcé sur le tracé bleu.

Le bouclage le plus à l'Ouest permettrait d'écarter les dangers du tracé bleu, y compris de ceux qui en zone urbanisée, risquent d'avoir en boomerang le tracé rouge.

Il permettrait de réaliser l'unité nécessaire au niveau du Comité de Communes, et faire en sorte qu'ensemble nous puissions nous battre.

Enfin, je voudrais terminer sur le problème de la démocratie. La démocratie ne consiste pas à être informés, non seulement on donne son point de vue, mais à un moment donné, on décide de ce qui doit être fait.

C'est pourquoi je vous rappelle qu'à Andrésy le 15 juin 1997, une consultation a été organisée avec trois bureaux de vote. Le Conseil Municipal d'Andrésy dans sa totalité s'était prononcé contre tout tracé dans le fuseau Sud-Est.

Pourquoi nous ressort-on aujourd'hui des tracés rouge, noir, vert, bleu qui sont dans le tracé Sud-Est ?

Peut-être y a-t-il une relation avec ce que j'expliquais précédemment, par rapport aux lobbies économiques de la région ?

Il n'appartient pas à une direction d'entreprise de décider à la place des populations qui sont victimes du « tout autoroute ».

Vous dites aujourd'hui que votre décision n'est pas prise concernant un référendum. Or, au Conseil Municipal de mars, vous avez refusé ; donc, j'en prends acte.

Je vous propose d'organiser un débat dans tous les quartiers sur le problème de l'autoroute, sur son opportunité, sur les tracés, sur les conclusions afin que les Andrésiens, lors d'un référendum, puissent s'exprimer clairement sur le choix qui sera celui d'Andrézy.

Je dirais simplement que cette bataille est difficile.

Nous revendiquons uniquement le bon sens, faisant que ni le développement autoroutier, ni le développement économique ne doivent se faire au détriment de l'homme et des populations qui sont victimes.

Comment allez-vous expliquer que nos enfants demain iront faire du sport à quelques centaines de mètres du projet d'autoroute (tracé rouge) ?

On parle des Cardinettes, décision précipitée !

Ce combat ne fait que commencer.

Le COPRA s'est largement exprimé. Il nous faut continuer et amplifier ce combat, pour que l'on aboutisse à l'abandon total du tracé dit historique (mais qui ne l'est pas du tout). Ce tracé rouge est illégal.

Il faut faire en sorte qu'il n'y ait aucun tracé en zone urbanisée, rendre la parole aux citoyens. Nous combattons pour que ceci puisse se faire.

Quelqu'un a dit avant moi, et c'est une phrase que j'aime beaucoup : « Les seuls combats que l'on est sûr de perdre, ce sont ceux que l'on n'engage jamais ».

Ensemble, nous pouvons gagner ce combat contre le « tout autoroute ».

*(Applaudissements).*

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

Merci Monsieur COUPANNEC. J'ai vu que Monsieur Pierre CARDO avait une réaction instantanée sur ce qui vient d'être dit.

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

Sur un point juridique, simplement pour éclairer le débat, car nous sommes là pour échanger, le problème de l'annulation du tracé a été abordé par quelques intervenants. On connaît bien cette affaire, pour ceux qui suivent le dossier, depuis les années 80.

Il y a eu effectivement trois décisions d'annulation. J'ai eu plusieurs débats sur la signification de ces décisions.

Bien sûr, les emprises n'ont pas été enlevées pour l'instant. Le fuseau Sud-Est est celui qui a été retenu, les autres fuseaux ayant été a priori à l'époque abandonnés.

Par contre, en analysant la décision prise le 7 avril 1995 : « *en conséquence la solution initiale envisagée ne verra pas le jour* », c'est-à-dire le tracé rouge. Que signifie-t-elle exactement sur le plan juridique ?

Compte tenu de la continuité de l'État, cette solution, si elle est reprise au niveau du tracé, ne peut l'être qu'avec des modifications substantielles.

« Substantiel » étant très clair sur le plan juridique, je suis désolé de dire que les seules modifications substantielles que j'ai vues jusqu'à présent du tracé rouge, c'est la suppression des couvertures prévues par Monsieur PONS entre la voie de chemin de fer et les Marottes.

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

Merci Monsieur CARDO. On a progressivement glissé sur le sujet de l'éventualité d'alternatives crédibles, mais je voudrais quand même donner la parole à Monsieur Denis FAIST.

**M. Denis FAIST, MAIRE-ADJOINT D'ANDRESY, "ÉCONOMIE LOCALE ET FINANCES" :**

Bonsoir, je voudrais si possible commencer par un petit clin d'œil sur les tenants du tracé historique.

Contrairement à ce que certains croient, le tracé historique n'est pas celui qu'on pense. Le tracé historique date de 1934. Vous avez sous les yeux la carte d'aménagement de la Région Parisienne de 1934, sur laquelle vous avez bien un boulevard non urbain qui fait le tour de la Région Parisienne. On voit qu'il passe en plein milieu de la forêt de St-Germain-en-Laye.

Passons à la suite, je vais en partie reprendre avec des arguments ce qui a déjà été dit.

Effectivement, j'ai participé depuis l'origine de la présentation des premiers dossiers de Villexpress, à toutes les concertations et à tous les dossiers qui nous ont été présentés. Je peux vous assurer que je n'ai pas été surpris une seule seconde, quand j'ai ouvert le dossier du Débat Public, car effectivement le tracé le mieux, le plus beau, celui qu'on voulait vous imposer, c'était bien le tracé rouge ; et vous en avez la preuve ici.

Le tracé rouge a été indiqué 51 fois dans le dossier, alors que les autres tracés sont largement moins cités.

Ensuite, on nous dit effectivement que ce tracé avait été retenu par un Ministre de l'Équipement de l'époque. Mais, nulle part dans le dossier, il n'est précisé que trois Premiers Ministres avaient décidé de le refuser et d'annuler ce tracé.

12 fois, le tracé rouge est cité comme étant le plus beau, le meilleur, le plus performant dans le dossier. J'ai repris strictement les chiffres du dossier.

On s'aperçoit que ce qui est dit dans le texte, que le tracé rouge est mieux, est faux.

En fait, le tracé rouge n'est pas celui qui est le plus efficace en termes de trafics journaliers dans les deux sens.

Le tracé rouge n'est pas celui qui déleste le mieux la RN184 quand on ajoute les deux tronçons.

Le tracé rouge n'est pas celui qui allège le mieux le réseau local non autoroutier en quelque sorte.

De plus, c'est l'un des tracés qui est le plus urbanisé. Contrairement à ce que disaient certains tout à l'heure, le tracé bleu comme le tracé violet (et je vais en fâcher certains bien sûr) touchent dans la bande des 500 m de chaque côté environ 15 000 habitants. Les autres tracés touchent bien plus d'habitants. Ce sont les chiffres de la DREIF.

Et on voit où ils veulent le faire passer, entre Éragny et Conflans, aux Charvaux, au carrefour du Bataclan : il est clair que ce tracé rouge ne peut pas passer à Andrésy, en tout cas il ne peut pas passer dans ces zones urbanisées.

**DANS LA SALLE** : Et chez les autres ?

**M. DENIS FAIST, MAIRE-ADJOINT D'ANDRESY, "ÉCONOMIE LOCALE ET FINANCES"** :

Peut-être chez les autres !

La question subsidiaire est de savoir s'il en faut un, et je suis d'accord avec vous. Mais, s'il en faut un, ce n'est pas sur le tracé rouge.

**DANS LA SALLE** : Il n'en faut pas !

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

Laissez continuer !

**M. DENIS FAIST, MAIRE-ADJOINT D'ANDRESY, "ÉCONOMIE LOCALE ET FINANCES"** :

Ensuite, on peut se poser la question de savoir pourquoi le tracé rouge est soi-disant moins cher que les autres.

On n'a pas encore vu les cartes de relief, celle que je vous présente est légèrement aplatie par rapport au vrai relief, mais si vous regardez et que vous partez tout au bout à droite du Carrefour Norton (St Gobain abrasif), vous descendez sur l'Oise, vous passez à Maurecourt où vous défigurez Maurecourt avec le nouveau chapelet de ronds-points pour essayer d'atteindre cet ouvrage fabuleux. Vous remontez en surplomb pour aller chercher l'échangeur avec la V88 de Cergy. Si c'est pour faire le bouclage du périphérique de Cergy, ce n'est pas la peine de passer chez nous.

Ensuite, vous allez sur le point de vue de l'Hautil. Il est d'ailleurs dit dans le dossier qu'il sera très difficile de protéger les massifs forestiers surélevés par rapport aux massifs forestiers en plaine.

Puis, vous continuez ainsi et vous redescendez notamment sur l'île des Migneaux, sur l'étang avant et sur la montée vers Orgeval, il est quasiment impossible dans le dossier de faire autrement que de passer en viaduc.

Donc, on protège mieux les arbres que les habitants.

Dans le dossier, il est indiqué que la ressource en eau serait gravement perturbée par le tracé rouge, notamment au débouché du pont, du merveilleux viaduc, que nous vante le Maire de Poissy.

Le seul moyen éventuellement de pouvoir faire passer le tracé rouge à cet endroit, c'est de le faire passer en viaduc. Vous savez maintenant pourquoi il y a des piles de viaduc dans l'île des Migneaux, et il y a un viaduc qui vient taper dans la colline en face.

Joël TISSET interviendra tout à l'heure et renforcera mon point de vue.

**DANS LA SALLE :** Le bleu n'est pas mieux !

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

Laissez continuer, de toute façon, nous irons chez vous pour en discuter, cela va de soi !

**M. DENIS FAIST, MAIRE-ADJOINT D'ANDRESY, "ÉCONOMIE LOCALE ET FINANCES" :**

C'est écrit dans le dossier, lisez-le, il s'agit de l'annexe sur l'eau.

Dans cette annexe, il est écrit exactement ce qui était sur le transparent.

Sur la pollution et les vents dominants, vous avez la pollution des particules fines. On nous dira que les progrès, les normes de plus en plus contraignantes, vont faire que la pollution va diminuer entre ce que vous avez aujourd'hui et ce que vous aurez demain.

Ce n'est pas impossible que dans certains endroits, elle diminue. Mais, aujourd'hui, des études récentes, de tous les scientifiques européens ou américains, la Commission Européenne dans sa dernière proposition de directive, montrent que les particules fines, notamment celles de 2,5 microns sont beaucoup plus dangereuses pour la santé, et que les normes actuelles sont largement sous-évaluées, avec comme conséquences : 348 000 décès supplémentaires dans les 25 pays européens et un coût compris entre 189 et 609 millions d'euros.

Ce coût a-t-il été pris en compte dans le tracé rouge ou dans les tracés urbanisés ? Je pose la question.

Surtout que, aujourd'hui, et merci éventuellement Monsieur CHIRAC de l'avoir mis dedans, notamment pour nous en zone urbanisée, la constitution française indique dans la charte de l'environnement que chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé, et dans l'article 5 que l'application du principe de précaution est une nécessité.

Ensuite, j'ai trouvé quelques manières d'avoir un dossier un peu incomplet pour favoriser un tracé par rapport à un autre, et on pourra poser la question au Maître d'ouvrage. Je suis étonné que les deux magnifiques monuments historiques d'Andrésy : son église et sa croix

mérovingienne très proche du tracé rouge ne figurent pas dans la carte des monuments importants à cet endroit-là.

Le château n'est pas classé, mais c'est un monument sur le coteau de l'Hautil.

Autre moyen de vous faire passer le tracé rouge : est-ce un boulevard périphérique de Cergy ou est-ce une radiale qui part de Cergy et qui arrive à Cergy uniquement ?

Ici, tout le monde habite Cergy. Pour vous déplacer, vous devez aller à Cergy, et vous serez très contents car vous mettrez beaucoup moins de temps pour aller ailleurs ensuite. Mais, si vous n'habitez pas Cergy, je ne sais pas ce qui se passe.

*(Applaudissements).*

Je vais fâcher des gens qui ne sont pas sur le tracé rouge, mais je dois exprimer un certain nombre de choses, et vous avez le droit de ne pas être d'accord, que j'ai trouvées dans le dossier, encore une fois.

Dans l'annexe sur le tracé bleu, il est écrit et je cite : « l'ouvrage passe sous la forêt de St-Germain-en-Laye. Ce passage sur une longueur de 6,5 km (une paille) se fait soit en tunnel ». La phrase s'arrête là !

*(Rires)*

Je peux vous dire, car nous avons eu quelques informations préalables, nous étions dans le secret des Dieux et nous avons des gens avec nous, que la suite aurait dû être (je le suppose en tout cas) : soit en tranchée couverte.

Toujours dans le même document et dans la même annexe, il est écrit : « Les points d'échange de ce tracé bleu avec les voiries locales... passent avec telle et telle voirie, la RN184 et la RD30 au Nord de la forêt de St-Germain-en-Laye, ensuite la RD308 dans la forêt de St-Germain-en-Laye, puis l'autoroute A14 à l'extrémité Sud-Ouest ».

Quand vous regardez le dossier lui-même, il n'y a aucune connexion avec la RD308. Où sont passées ces interconnexions avec la RD308 et peut-être avec une autre départementale ? On se le demande.

Nous avons eu le coût du tracé bleu en tranchée couverte préalablement. Je suis même au-dessus du coût que nous avons eu, soit 1,4 milliards d'Euros.

Sans vouloir imposer le tracé bleu, nous souhaitons qu'il soit correctement chiffré et aménagé, afin qu'on puisse le comparer véritablement. Je ne veux pas d'une comparaison tronquée.

**DANS LA SALLE :** Vous êtes le seul élu à nous balancer le tracé !

**M. DENIS FAIST, MAIRE-ADJOINT D'ANDRESY, "ÉCONOMIE LOCALE ET FINANCES" :**

Il faut bien que quelqu'un le fasse. Ce soir, c'est moi qui devais prendre les coups. Donc, je suis là, allez-y, je vous en prie.

*(Mouvements divers).*

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

Laissez continuer, s'il vous plaît !

**M. DENIS FAIST**, MAIRE-ADJOINT D'ANDRESY, "ÉCONOMIE LOCALE ET FINANCES" :

Monsieur le Maître d'ouvrage, nous souhaiterions sur le tracé bleu d'une part que l'on permette à Pierrelaye de maintenir et de conserver les parties qu'il souhaite conserver, sachant que le tracé bleu passe plus loin des urbanisations que le tracé rouge par rapport à Pierrelaye.

*(Sifflements, contestations).*

Ensuite, nous demandons :

- ∞ Une reconquête des berges avec, si possible, un aménagement en espace paysager et en promenade.
- ∞ Une prise en compte réelle des équipements futurs (plates-formes multimodales et le port).

*(Sifflements, contestations).*

Il en manquait un, et vous l'aurez dans la présentation.

Par rapport au tracé bleu, nous souhaitons surtout que la partie, qui est actuellement en tunnel et qui volontairement n'a aucune aération, tout au long du tunnel, soit réaménagée.

Je ne sais pas comment il faut le faire, mais il doit y avoir une interconnexion avec la RD308. Je ne travaille pas pour Peugeot, mais je pense sincèrement qu'il faut conserver chez nous, si on peut le faire, plus de 10 000 emplois chez Peugeot, plus de 15 000 emplois chez Renault.

*(Mouvements divers).*

Je demande donc des interconnexions réelles. Je ne sais pas comment vous avez fait vos calculs d'allègement de la RN184, mais je pense que ce serait encore plus efficace en soulagement de la RN184 si l'on avait une interconnexion directement pour permettre le trafic direct de PSA avec la RD308, et surtout pour que Poissy puisse avoir un vrai intérêt à ce tracé, et une interconnexion avec la RD190.

Et pourquoi pas, essayer de voir si l'on ne peut pas prolonger en tunnel vers l'A13.

Je ne vais pas rappeler les déclarations des trois Premiers Ministres, et je les avais quand même mises. Effectivement, le tracé rouge a été annulé par trois Premiers Ministres, et nous demandons la continuité de l'État.

Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il reste trois questions fondamentales.

- ∞ Le tracé noir est insupportable, et je suis d'accord avec Hubert BITEAU.

- ∞ Le tracé vert est celui qui passe le plus en zone urbanisée. Donc, il n'est pas acceptable.
- ∞ Le tracé violet touche autant d'habitants que le bleu, d'après les chiffres de la DRE, soit 15 000 habitants dans la bande du kilomètre, comme le tracé bleu. Il ne solutionne pas notre problème local.

**DANS LA SALLE :** Vous avez parlé du projet Seine Aval ?

**M. DENIS FAIST, MAIRE-ADJOINT D'ANDRESY, "ÉCONOMIE LOCALE ET FINANCES" :**

Absolument. Le projet Seine Aval avec en face le port autonome et la plate-forme multimodale qui est en projet, confirmée par le SDRIF, dans le schéma directeur du département, dans le pré-rapport du Préfet de Région sur l'éventuelle opération d'intérêt national qui est en train d'arriver de Conflans à Mantes.

Effectivement, tout cela est indiqué. La Seine Aval se fera, la plate-forme multimodale aussi.

Si vous avez la plate-forme multimodale, elle représentera environ 1 600 emplois sur la rive gauche.

On va donc faire arriver sur cette plate-forme multimodale, en espérant qu'elle permettra de rouvrir la gare de triage d'Achères, des conteneurs qui vont arriver sur des bateaux et sur des trains. Une fois que les conteneurs sont à Achères, qu'en fait-on, s'il n'y a pas une voie qui nous permet de les sortir et de les livrer quelque part ?

Il faut être sérieux quand on dit quelque chose !

Je voudrais juste terminer sur le dernier transparent pour dire que, certes, il reste des questions fondamentales qui, si elles ne sont pas résolues, ne permettront pas à quelque tracé que ce soit d'être efficace.

Que ce soit l'arrivée sur Orgeval en cul-de-sac, que ce soit la méthode de financement, dont on n'a pas encore parlé ce soir, mais comment financer quelque chose, sachant que si jamais on le mettait à péage, il perdrait environ 50 % de son efficacité ?

Quel équilibre et à quelle vitesse développons-nous les différents investissements entre transports en commun, tangentielle ferrée Ouest, mais pas seulement, l'amélioration des fréquences sur les deux voies qui vont de Paris à Mantes, l'accès aux gares, les parkings, etc. ?

Monsieur le Président, j'en ai terminé, et je vous remercie tous de votre attention.

*(Applaudissements).*

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

Merci Monsieur FAIST.

Peut-être des réactions immédiates aux propos de Monsieur FAIST ?

**M. PHILIPPE HOUBART, PORTE-PAROLE DU CAPUI, VICE-PRESIDENT DU CIRENA :**

Cela fait plus de 20 ans que je m'occupe de problèmes d'environnement dans la région, et je voulais répondre à Monsieur que l'on ne règle pas les problèmes d'environnement en envoyant chez le voisin ses propres problèmes.

*(Applaudissements).*

**M. PIERRE JOUATTE, INGENIEUR CHARGE DE LA CIRCULATION, MAURECOURT :**

J'ai été ingénieur chargé à la RATP de la circulation des autobus pendant 11 ans, et ensuite j'ai été détaché à la préfecture de police entre 1989 et 2000 pour m'occuper de la circulation à Paris, et en même temps des grands travaux organisés pendant cette décennie.

En tant que spécialiste de la circulation, j'ai lu très attentivement les différents dossiers remis aux communes. Je suis de Maurecourt.

La présentation de ces dossiers est remarquable, on ne peut pas dire qu'il n'y ait pas de couleurs, mais on ne peut pas en dire autant du contenu, en particulier pour les problèmes de circulation rencontrés dans la zone d'études.

En effet, aucune analyse des conditions de circulation ne figure dans le document. On ne parle que de saturation sans autre explication.

Mais, dans quel secteur de l'Île-de-France, n'est-on pas saturé aux heures de pointe ? Je ne le sais pas!

En tout cas dans la région nous le sommes bien moins que par ailleurs. Certains points durs ne sont que le reflet de l'incompétence des services de l'État qui a fait des économies en personnel qualifié.

La DDE d'aujourd'hui n'a plus rien à voir avec celle que j'ai connue il y a 25 ans.

Les flux de trafics issus d'enquêtes de terrain sont essaïmés par-ci par-là dans des dossiers, et nécessitent pour faire des comparaisons de passer par des conversions.

Tout cela est trop confus. On nous donne des chiffres essentiellement sortis d'un modèle de trafic que le DREIF a mis au point il y a déjà une vingtaine d'années et qui était parti à la poubelle. On a ressorti ce modèle de trafic, que l'on a remis à jour en 2003. On le donne au bureau d'études pour qu'il cale, recale (et vous pouvez lire le dossier).

Finalement, sur le beau dossier de 350 pages que l'on a reçu, 280 pages sont consacrées au modèle et à ses résultats. C'est beaucoup quand même, surtout quand on sait que cela donne n'importe quoi.

Or, tous les spécialistes connaissent le manque de pertinence des résultats issus de ce modèle, même mis à jour, calé et recalé par des bureaux d'études.

A titre d'exemple, sur la carte de la plaquette reprise des dossiers, la conjonction des trafics de A15 et de A115 pour 2020, en cas d'absence de barreau Nord (tronçon routier), représenterait au niveau de Sannois le chiffre faramineux de 292 000 véhicules par jour.

C'est digne du livre des records, car ce serait l'équivalent de la charge de l'autoroute à l'heure de pointe du soir sur une durée d'une vingtaine d'heures. C'est vertigineux !

Je ne comprends pas très bien. Tout à l'heure, Monsieur DEBARLE nous a dit que le trafic allait augmenter de 20 % en 2020. On nous donne des chiffres dans la plaquette de 57 000 véhicules par jour qui passent sur le Pont de Conflans. Si l'on ajoute 20 % aux 57 000, je ne vois pas pourquoi on est obligé de faire des autoroutes où l'on annonce des chiffres de 115 000 véhicules par jour.

En faisant le bilan de cette affaire, on vous annonce des 115 000 véhicules par jour sur le tracé rouge, et beaucoup plus sur l'autre tracé, et à côté on ne mentionne pas que la RN184 aura encore de la clientèle, on aura au moins 40 000 véhicules par jour.

Avoir moins d'accidents, avoir moins de pollution avec 3 fois plus de véhicules, je ne sais pas comment on fait !

Comment avec de tels résultats peut-on faire confiance aux modèles de trafic qui pourtant ont servi pour proposer un tel projet ?

De vraies enquêtes avec des comptages directionnels par jour, par heure, des enquêtes origines ou destinations, ou des enquêtes plaques d'immatriculation auraient été plus honnêtes que celles issues d'un modèle de trafic calé et recalé à partir d'enquêtes sur deux points au Nord de l'A1 et de l'A16.

Comment peut-on caler des modèles sur l'ensemble de l'Île-de-France essentiellement avec des enquêtes réalisées sur deux points ?

Pour les camions, c'est encore pire, car on fait une enquête d'une demi-journée avec des camions essentiellement sur les parkings. On fait tourner un beau modèle, avec 17 % de camions en moins en 2020 sur l'Île-de-France, sauf sur le barreau, où l'on en trouvera 10 000, et là c'était 8 000. Les chiffres varient dans les dossiers.

On parle en autres de difficulté pour traverser la Seine à Conflans. Si, quelle que soit l'heure de la journée, y compris aux heures de pointe, on circule entre 70 et 90 km/h, voire plus, on ne peut pas parler de difficulté de circulation. Je ne sais pas si les gens sont allés sur le terrain. Visiblement, cela me dépasse. C'est à croire que ces bureaux d'études ne sont pas allés sur le terrain vérifier leurs informations, et c'est d'ailleurs certainement vrai.

Idem pour la Croix de Noailles, qui n'est pas le point dur décrit sur le texte. Je suis désolé, à la Croix de Noailles, ce n'est pas pire qu'ailleurs, ce n'est pas du tout un carrefour saturé, le carrefour des Loges est bien pire, sans aucun doute. Il est tellement mal fait, que l'on ne peut pas avoir mieux !

Sur les propositions de bouclage, il n'est pas nécessaire dans la partie Nord de boucler la RN184, ce qui à terme et d'après ce dossier triplerait le trafic dans cette zone.

La demande de trafic pour 2020 ne nécessite pas d'avoir une telle réserve de capacité.

Si l'on compare les 57 000 véhicules par jour, qui traversent la Seine à Conflans, et les 188 000 véhicules par jour qui circulent sur l'A15 au niveau de Sannois, on s'aperçoit que la RN184 bénéficie d'une réserve de capacité de 65 %. Ce sont des chiffres que j'ai trouvés

dans le dossier, et ils sont tellement différents en fonction des dossiers, que c'est un peu compliqué.

Pourquoi vouloir faire une autoroute à côté d'une voie, comme la RN184, qui a une réserve de capacité de 65 %, si l'on fait la comparaison entre l'A15 et la RN184.

Or, les chiffres estimés à 70 000 véhicules par jour en 2020, qui figurent dans ce rapport, en cas d'absence de barreau Nord, et c'est ce que les gens souhaitent faire passer en 2020, laissent encore une réserve de capacité de 23 % pour une équivalence avec le trafic de l'A15.

C'est pourquoi on peut vraiment se poser la question du besoin de l'autoroute. La RN184 entre St-Ouen-l'Aumône et le Pont de Conflans est la trace naturelle du prolongement de la RD104. Je ne parlerai pas d'A104, mais que de la RD104. Il n'y a pas de raison de mettre une autoroute dans le secteur. Une route départementale est aussi bien dans le secteur qu'une autoroute. On voit bien dans la partie Nord de l'A15 que cela fonctionne très bien.

Libérée de ces feux tricolores, car il existe un petit problème au niveau d'Éragny et de l'échangeur de l'A15 et de la RN184, cette voie pourrait être totalement réaménagée avec des vraies protections.

J'entends parler de tracé noir. Évidemment, on présente un tracé avec des véhicules à n'en plus finir, et de plus avec des élargissements, y compris du pont de Conflans. Je comprends que les gens soient complètement affolés.

A partir du moment où l'on a de l'argent pour couvrir les autoroutes, on peut très bien utiliser la RN184 en couvrant toutes les parties qui sont urbanisées. Il n'est pas difficile de décaisser la voie, de la couvrir et de faire par dessus des voiries, essentiellement locales.

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

Peut-on vous demander de synthétiser les conclusions qui se dégagent de cela?

**M. Pierre JOUATTE**, INGENIEUR CHARGE DE LA CIRCULATION, MAURECOURT :

Je suis quelqu'un qui essaie de trouver un consensus. Je critique, mais je sais aussi faire des propositions.

La proposition est d'aménager la RN184.

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

Votre conclusion, sur la base d'une critique des travaux réalisés par le Maître d'ouvrage, consiste à dire que l'aménagement de l'existant répond correctement à l'augmentation de trafic envisagé.

**M. PIERRE JOUATTE**, INGENIEUR CHARGE DE LA CIRCULATION, MAURECOURT :

L'augmentation de trafic envisagée n'a pas besoin d'une autoroute.

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

Je disais la même chose, en sens inverse.

**M. PIERRE JOUATTE**, INGENIEUR CHARGE DE LA CIRCULATION, MAURECOURT :

Dans la partie sud, si l'on veut rejoindre l'A13 ou l'A14, une trace sous la forêt de St-Germain serait intéressante, dans la mesure où l'on pourrait la mettre en commun avec la voie SNCF de la Grande Ceinture.

En fait, on pourrait effectivement créer une trace qui soit dans la forêt, et non pas cette fois-ci sur la ligne actuelle qui elle rentre dans Poissy Est, avec une tranchée ouverte et une couverture lourde, on pourrait très bien y remettre le train de la Grande Ceinture dessus, et donc faire d'une pierre deux coups.

A ce moment-là, la RD104 irait éventuellement rejoindre l'A14.

*(Applaudissements)*

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

J'ai l'impression que la thèse à laquelle vous arrivez est assez claire, mais certains détails nous ont quand même échappé.

Il y aura une réunion thématique sur le thème des prévisions de trafic, qui va être préparée par un atelier. Je crois que vous en faites partie.

**M. PIERRE JOUATTE**, INGENIEUR CHARGE DE LA CIRCULATION, MAURECOURT :

J'espère bien, et je vais surtout préparer un dossier beaucoup plus complet. Je suis désolé pour l'assemblée, je ne suis pas un orateur.

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

C'est très difficile à suivre ainsi.

**M. PIERRE JOUATTE**, INGENIEUR CHARGE DE LA CIRCULATION, MAURECOURT :

C'est pour montrer que c'est faisable sur le plan technique. Il y a quand même des techniciens de la voirie publique qui peuvent répondre à ce type de dossier.

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

Nous en parlerons.

*(Applaudissements)*.

Madame, vous avez la parole.

**Mme Laurence WAST**, ASSOCIATION ANDRESY QUALITE POUR TOUS :

Mesdames, Messieurs, nous tenons à exprimer ce soir notre indignation et notre inquiétude à l'égard de ce projet. Nous sommes indignés car aujourd'hui, 22 mars, nombreux sont les Andrésiens à ne pas encore avoir reçus la documentation de la CPDP. Comment dans ce cas participer au débat, alors que l'information manque ?

Nous tenons également à dénoncer ce soir l'attitude méprisante du Conseil Municipal d'Andrésy le jeudi 2 mars 2006, soit 6 jours avant l'ouverture des débats.

Le Conseil Municipal, à l'exception de Monsieur BROUSSARD et de l'Opposition a pris officiellement position pour le tracé bleu, au nom de tous les Andrésiens, et cela sans concertation, pourtant si chère à Monsieur RIBAUT, ni avec le Comité de Communes A104 ni avec les Andrésiens.

*(Applaudissements).*

Nous tenons à dénoncer cette attitude, d'autant plus que ce projet de Francilienne a pour unique objectif de relier le pôle économique de Cergy à PSA Poissy, comme l'a justement remarqué le Maire de Conflans, et ex Président du Comité de Communes A104.

Comment, Monsieur RIBAUT, pouvez-vous croire que seule votre conviction suffise face à un projet d'une telle ampleur, à moins que d'autres intérêts, comme ceux qui vous lient au Groupe PSA entrent en jeu ?

*(Applaudissements).*

Le 2 mars, vous avez refusé toute idée de consultation, c'est bien dommage, car un référendum s'appuyant sur les débats qui auront lieu jusqu'en juillet permettrait à chaque Andrésien d'exprimer son point de vue, et vous permettrait ainsi d'afficher sereinement et tout aussi fermement la position des Andrésiens.

Ce n'est pas le mini sondage, pour le moins orienté et incomplet, actuellement en ligne sur votre site Web, qui pourra calmer notre indignation ; bien au contraire. Précisons, pour ceux qui ne le savent pas, que les Andrésiens sont invités à se prononcer pour une couleur de tracé, sans avoir le droit d'être contre l'A104 ou sans opinion.

Autre élément sur lequel nous souhaiterions attirer votre attention, Monsieur le Maire, le vote à l'unanimité de la Communauté de Communes des Deux rives de la Seine pour ce même tracé bleu. C'est oublier que 3 des 6 communes qui la composent ne sont pas concernées par les tracés : Triel, Verneuil, Chapet.

Enfin, comment ne pas être très inquiets sur les conséquences sanitaires et environnementales désastreuses occasionnées par les quelques futurs 150 000 véhicules par jour, sachant que l'on dénombre déjà en France 30 000 décès dus à la pollution contre 5 000 sur les routes.

N'oublions pas que le futur collège, tant attendu par Monsieur RIBAUT, et son parc sportif des Cardinettes seront à proximité du tracé rouge.

Il existe d'autres solutions, comme le ferroutage, le transport fluvial, et bien sûr l'amélioration des moyens de transports collectifs. Une récente consultation organisée par le Conseil Général des Yvelines a mis en évidence le fait que les Yvelinois étaient prêts à délaisser leurs véhicules, si cette amélioration était envisagée.

Encore faut-il en avoir la volonté politique ! Nous pouvons en douter, d'autant plus qu'aujourd'hui même commence à quelques kilomètres d'ici un autre débat public, celui du prolongement de l'A12 en zone urbanisée dans la ville de la Verrière.

Nos élus ont affirmé le 2 mars dernier vouloir nous montrer la voie à suivre. Espérons que pour les Andrésiens et les autres populations menacées par chacun des tracés, ce ne soit pas simplement une voie sans issue.

*(Applaudissements).*

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

Dans les interventions précédentes, sous des formes très diverses, il a été fait allusion, voire plus, aux questions de qualité de l'air.

Je sais que sur ce sujet, Monsieur Joël TISSIER a beaucoup travaillé. J'aimerais qu'il nous donne son sentiment.

**M. Joël TISSIER, MAIRE-ADJOINT DE MAURECOURT :**

Bonsoir à tous, la soirée étant bien avancée, nous tenterons d'être rapide. Ce sera une présentation assez courte, et pas exhaustive. Nous en avons fait une beaucoup plus exhaustive à Maurecourt il y a peu de temps.

Cette présentation est issue de deux contributions antérieures, bien plus importantes, que nous avons réalisées sur Maurecourt, l'une qui listait tous les impacts spatiaux sur la ville, et l'autre typiquement pollution.

Ce soir, nous parlons brièvement de la pollution, des différences de traitement suivant les tracés. Le débat n'a pas été tellement axé sur ce sujet.

Il est clair, quand on voit le traitement des autres tracés, on comprend que l'on a envie de nous refiler le rouge.

Les impacts sur Maurecourt et le secteur proche d'Andrézy : les conséquences sont vraiment catastrophiques. Sur Maurecourt, je les connais par cœur ; sur Andrézy, je citerai les Charvaux où c'est réellement une vraie catastrophe.

Je remercie bien sûr la ville d'Andrézy pour le temps de parole qu'elle nous donne, et c'est sympathique.

Effectivement, dans cette affaire de pollution pour toutes nos populations, si nous n'avons pas fait la Communauté de Communes, du moins nous avons une Communauté de destin.

Quels sont les polluants ?

Un certain nombre de polluants sont émis par les automobiles (véhicules à essence ou véhicules Diesel).

1. Les monoxydes de carbone sont des polluants, émis principalement par les voitures à essence.

Les effets sur la santé: s'il y a de très fortes proportions, effectivement c'est dangereux. Ils se fixent sur l'hémoglobine, ils diminuent la capacité de transport de l'oxygène dans le sang. Donc, on a des altérations de résistance à l'effort, des troubles respiratoires, des maux de tête, des vertiges, etc.

Les risques accrus sur les personnes sensibles : nocivité accrue sur les insuffisants coronariens et chez les fœtus. Il faut savoir qu'il y a des malformations d'enfants liées à la pollution atmosphérique et à la pollution d'origine automobile.

## 2. Le dioxyde d'azote.

On va beaucoup en parler, car c'est un gaz très conséquent. C'est un gaz irritant qui altère la fonction pulmonaire, accroît la réactivité bronchique, les symptômes et les infections respiratoires. Cela concerne les enfants.

De nombreux enfants aujourd'hui souffrent de bronchiolite, et de plus en plus de phénomènes d'asthme. Je ne vous apprend rien.

## 3. Les composés organiques volatiles.

C'est encore une autre série, sur laquelle je n'insisterai pas, car à une certaine distance du tracé, ce n'est pas le plus important.

Ils ont quand même des effets cancérigènes.

Andrézy est très touchée aux Charvaux, Maurecourt aussi. Je voudrais dire quand même que pour la population d'Éragny c'est un désastre. Idem pour les Buttes Blanches à Herblay.

*(Applaudissements).*

## 4. Les particules en suspension.

On en a parlé, mais on n'a pas réellement décrit ce que c'était. Ce sont des petites particules qui font environ 10 microns de taille. A cette taille, même si ce n'est pas Byzance, elles sont arrêtées par les voies aériennes respiratoires de l'homme. Cela signifie qu'elles ne descendent pas directement dans le poumon profond. Il y a quand même des problèmes : des irritations bronchiques, etc.

Les particules fines (PM2,5) pénètrent réellement dans le poumon profond, et les affectations sont vraiment très graves.

De plus, ce sont des particules non sédimentables, c'est-à-dire qu'elles sont très légères, et par gravité elles ne redescendent pas. Celles-là ont tendance à rester dans l'air ambiant, sauf quand il y a de la pluie, car tout cela est lavé et rincé.

Elles peuvent véhiculer des polluants potentiellement toxiques ou cancérigènes. Ces petites particules sont un peu comme des éponges, un tas de substances se greffent dessus et portent un certain nombre de germes et qui ont aussi des effets mutagènes.

## 5. L'ozone.

C'est un gaz bien connu. C'est un gaz irritant, qui a fait des dégâts pendant la canicule, car beaucoup de personnes âgées ont décédé parce qu'elles étaient déshydratées.

De plus, ce gaz crée aussi des problèmes cardiovasculaires.

*L'indice de mesure de pollution, dont vous avez entendu parler.*

Vous allez habiter à côté d'une autoroute, et toutes ces représentations ne vous concernent pas, car vous serez toujours dans le mauvais. Vous êtes condamnés à vivre mal.

Là aussi, quelque chose d'intéressant, il existe des réunions de la Commission Européenne sur l'environnement, avec l'Agence Française de Santé Sanitaire Environnementale qui y travaillent.

Il y a des études partout sur l'environnement. En 2003, il y a eu une canicule terrible, tout le monde mourait et l'État a effectivement fait quelque chose, et on a sorti de nombreuses études.

L'année suivante, il n'y a pas de canicule et on oublie toutes les études, qui restent dans les tiroirs, et on n'en a plus rien à faire.

A l'issue de ces études, des choses intéressantes ont été définies : les objectifs de qualité. 40 microgrammes par mètre cube en moyenne annuelle pour le NO<sub>2</sub>, 110 pour le O<sub>3</sub>, et 50 pour le dioxyde de soufre.

Vous avez des niveaux d'information, quand on vous alerte : 200, 180 et 300.

Quand on vous alerte, votre niveau de qualité d'air est cinq fois plus mauvais que l'objectif qualité que nous devrions atteindre. C'est vraiment quelque chose d'essentiel pour vous, je le répète, car vous allez ingurgiter des niveaux environ trois fois supérieurs aux objectifs de qualité.

Nous allons passer sur les procédures d'alerte, car il est tard ce soir.

Quelque chose d'important, quand il y a ces alertes, les particules fines ne sont pas dans le dispositif d'alerte. Vous allez les respirer tout le temps. Là, on ne vous alertera pas. J'ai été surpris par un cas.

Il existe plusieurs niveaux de pollution : local, régional et global.

J'ai entendu beaucoup de choses sur l'environnement. Il ne faut pas tout mélanger par rapport à ce que nous demande l'État : il faut rester dans le local. C'est tout ce qui va concerner les personnes dans la salle.

Le local recense des automobiles, des cheminées, des usines, etc. C'est cet environnement qui nous est promis, plus à un niveau supérieur tout ce qui est ozone.

Comment se passe la pollution ?

Certaines journées d'hiver sont très froides. L'air va se refroidir sur le sol et sera très froid. Que va-t-il se passer en haut ? Le gradient de température ne se fera pas normalement, et vous aurez un couvercle chaud au-dessus.

Une diapositive assez choquante nous le montrera.

Que va-t-il se passer ?

Toutes les pollutions, toutes les particules, tous les dioxydes vont rester coincés en dessous, et vous allez vivre dans cet univers de pollution.

Également une chose importante, que l'on ne trouve pas dans le dossier non plus, la pollution ne se disperse pas ainsi. Si vous êtes en secteur urbain, il existe de nombreux problèmes pour disperser la pollution, à cause des immeubles, des effets dynamiques, etc.

On a un régime de vent de Sud-Ouest avec la Colline de l'Hautil. Elle a un versant qui aura une zone ascendante, car le vent montera dessus. Dans le versant où il y a toutes les populations (Charvaux, etc.), on se trouve dans une zone de rabattant. Cela veut dire que l'air ambiant aura énormément de mal à monter. C'est un phénomène que connaissent tous les pilotes de vol à voile.

Les polluants principalement rencontrés en hiver, à différencier avec ceux d'été.

Dans ce qui va suivre, on va mettre en évidence le lien entre les niveaux de pollution et l'importance du trafic. Vous avez tous compris que plus il y a de voitures plus il y a de pollution.

La proximité de la source de pollution est essentielle.

Nous ne tirerons aucune conclusion sur le niveau de pollution dans le secteur, si l'option autoroute en zone urbanisée était retenue, et hélas je ne sais pas le faire. J'entends que l'on débattre honnêtement. Nous espérons que cela viendra autour du débat.

Par contre, j'ai beaucoup regretté dans la liasse qui nous été confiée par l'État que ce soit insuffisant. Néanmoins, il y a vraiment lieu de s'inquiéter pour les personnes qui habiteront à proximité de cette emprise.

Pour mesurer la pollution, un certain nombre de stations sont dispersées en Île-de-France : les stations urbaines (750 ou 1 000 mètres d'une emprise), les stations périurbaines plus loin, les stations rurales régionales. On se demande pourquoi celles-ci existent, mais on va comprendre au niveau des mesures d'ozone, l'intérêt des stations qui sont aussi éloignées.

Les stations trafics ont des capteurs directement fixés sur les emprises de l'autoroute. Quasiment tous, nous serons beaucoup plus près du trafic. On voit que cela a des conséquences vraiment catastrophiques.

Vous avez vu les NO (dioxyde d'azote), comment se passe la pollution ?

Des gaz sortent de votre pot d'échappement (monoxyde d'azote) et quand ils arrivent dans l'air, ils s'oxydent et cela fait du dioxyde d'azote.

Les niveaux de NO station trafic.

On est quasiment dessus l'autoroute, avec des niveaux très forts et qui baissent depuis 1994, mais qui restent à peu près à 156 microgrammes par mètre cube.

Si vous êtes dans une station urbaine : moins de voitures, plus loin d'emprises, vous arrivez à 17; donc, le rapport est de 10 et c'est absolument énorme.

Plus la circulation est importante, plus les émissions sont importantes.

En 2003, il y a une réaction photochimique avec la forte période de canicule, et toutes les émissions ont été plus importantes.

Le dioxyde d'azote (monoxyde qui est sorti du pot d'échappement et qui se fait tout de suite oxyder), on regarde les stations trafics avec un gros trait rouge : la valeur limite. Quand on en est à ces valeurs, ce n'est pas bon pour la santé.

En dessous, un trait violet à 40 microgrammes par mètre cube : C'est l'objectif qualité que l'on devrait avoir pour respirer un air propre. Cet objectif n'est jamais atteint.

Cela signifie que demain, on pourra vous raconter ce que l'on veut, en voyant les écarts, vous aurez toujours un air pourri.

Idem pour les stations urbaines, on arrive à peine à être en dessous de la valeur limite, mais l'objectif de qualité n'est lui non plus jamais atteint.

Vous avez des informations très intéressantes sur Airparif, et j'ai relevé quelques courbes.

J'ai choisi Gennevilliers, station urbaine assez polluée, où il y a beaucoup de trafics et une station trafic: l'autoroute A1 qui comporte beaucoup de circulation.

Dans ce que j'annonce à l'État, je ne dis pas que l'autoroute A104 soit l'autoroute A1, car je n'en sais rigoureusement rien. Je ne m'engagerai pas dans un tel débat.

On arrivera à 800 de pollution sur l'A1, et sur Gennevilliers l'indice de pollution est nettement moins important.

J'ai voulu noter la distance aux capteurs. Sur l'A1, le capteur est sur l'autoroute et celui de Gennevilliers est un peu plus loin. C'est un capteur assez sympathique, donc il ne recueille pas toutes les pollutions au niveau de la route.

Le capteur de Gennevilliers est distant de 750 à 1 000 mètres des emprises routières, et l'autre est à zéro mètre.

Cette diapositive montre une journée ordinaire de pollution. Le 8 février a été une journée pas ordinaire.

J'ai pris une station assez proche de chez nous, à Cergy-Pontoise, avec une échelle de 300 microgrammes par mètre cube, ainsi que la station de Gennevilliers où l'on a une échelle de 700 microgrammes.

Si l'on regarde le rapport d'échelle là où il y a beaucoup de circulation, il existe une très forte pollution.

Qu'est-ce qui m'a surpris là-dedans ? Les PM10.

Le dossier montre une très bonne dispersion, et je suppose que l'on devait être dans une journée d'hiver avec un couvercle d'air chaud par-dessus. On s'aperçoit qu'à Cergy, cela ne s'est pas aussi bien dispersé que cela, car on arrive avec des émissions de pollution moins importantes des voitures (300 microgrammes par mètre cube pour le NO), alors que l'on est à plus de 500 microgrammes par mètre cube pour Gennevilliers.

Pour les particules PM10, ce qui est vraiment dangereux, on a un même volume d'environ 121 microgrammes par mètre cube. Donc, il n'y a pas une loi fondamentale là-dessus.

Le capteur de Cergy-Pontoise est adossé à la base de loisirs, donc il n'est pas dans un secteur pollué.

**DANS LA SALLE :** A quoi correspond l'axe des abscisses ?

**M. JOËL TISSIER, MAIRE-ADJOINT DE MAURECOURT :**

Passez à Maurecourt, je vous offre le CD.

L'axe des abscisses correspond aux jours, et c'est pourquoi figure un gros carré bleu. Cela note une journée complète. Effectivement, suivant la période de la journée, la pollution diminue. Moins il y a de voitures sur la route, moins il y a de pollution. C'est le cycle horaire de la journée.

Toujours le 8 février, j'ai pris l'Autoroute A1 à St-Denis, et l'on arrive à une pollution de 1 200 microgrammes par mètre cube au niveau monoxyde d'azote, ce qui est absolument énorme.

Si l'on compare à Gennevilliers, qui était déjà très polluée et on l'a vu tout à l'heure, on arrive à des crêtes maximales inférieures à 700 microgrammes par mètre cube.

On s'aperçoit que les PM10 à Gennevilliers ce jour-là étaient aussi à 150 microgrammes par mètre cube.

Vous allez me demander pourquoi je ne donne pas les PM10 sur l'autoroute A1 à St-Denis ? Ce n'est pas mesuré sur les stations trafic, hormis à Auteuil et à la Place Victor Bac.

N'allez pas à Victor Bac, sinon vous serez transformés en Schtroumpf !

L'évolution de la moyenne des PM10 sur 7 ans est assez intéressante, car ces PM10 n'évoluent pas tellement. En réalité, cela ne baisse pas significativement.

On voit surtout, dès que l'on est sur les stations trafic, on est toujours au-dessus de l'objectif de qualité dans le mauvais sens, et on est toujours à la valeur limite. Sur les stations urbaines, on l'est moins.

Pour les PM10, l'objectif de qualité est de 30 microgrammes par mètre cube.

Sur les stations trafic (là où nous serons), l'objectif de qualité n'est pas accessible.

Les particules fines (PM2,5) sont les plus dangereuses, celles qui rentrent dans le poumon profond. On voit aussi une densité particulière très importante. Je me suis renseigné auprès d'un Professeur de l'INSERM, et je n'ai pas eu trop de mal d'ailleurs, car il y a eu de nombreux articles dans « Le Monde » en octobre et novembre 2005 sur ce sujet.

Normalement, un bon dosage correspond à 12 microgrammes par mètre cube. Aujourd'hui, on n'atteint pas ce dosage, et a fortiori vous qui demain résiderez à côté d'une autoroute.

L'ozone est un polluant assez particulier. Il réagit à la lumière. Des polluants montent dans l'atmosphère, principalement les monoxydes d'azote. Il y a une réaction avec le soleil, et cela fait une réaction photochimique.

A partir de là, en journée fortement ensoleillée, et l'on voit les pics sur les courbes, quand il y a beaucoup de lumière et beaucoup de soleil, vous avez beaucoup d'ozone. Quand le soleil redescend, la courbe redescend, et il y en a beaucoup moins, puisqu'il n'y a plus cette réaction à la lumière.

L'ozone est un polluant particulier, et il y en a beaucoup dans les campagnes. L'ozone se décompose à partir du monoxyde d'azote. Ce dernier a tendance à détruire l'ozone.

Si l'on regarde l'ozone en fond, effectivement on voit qu'en agglomération parisienne, il y en a moins que dans les stations rurales régionales, l'écart est assez conséquent, environ 38 microgrammes par mètre cube pour les stations urbaines contre 92 pour les stations rurales régionales.

La hausse de l'ozone est due bien sûr à la baisse enregistrée sur le NO au niveau global. Moins de NO produit fait moins d'ozone détruit. C'est la règle.

Il ne faut pas croire que c'est bien dans les villes, car on a moins d'ozone. De toute façon, on digèrera beaucoup plus de dioxyde d'azote et beaucoup plus de monoxyde.

Maintenant, on va parler des sujets qui fâchent, ce que l'on a entendu toute la soirée entre les écarts de tracés, dont l'échangeur du pont de l'Oise, et les différences de traitement suivant les tracés.

Je ne vais pas dire ce soir que je suis pour le rouge, pour le vert ou pour le noir. Au niveau du traitement technique de ces tracés, ils ont été faits certes pour faire passer les voitures, mais sûrement pas pour tenir compte de la santé des populations.

*(Applaudissements).*

Plusieurs choses m'ont interpellé sur ce tracé. Bien sûr, à la ville de Maurecourt, j'en suis élu et je m'y intéresse comme tous les élus de la ville.

On retrouve une forêt d'échangeurs dans la plaine de Maurecourt. Je ne comprends pas, car j'ai vu le dossier la veille de la réunion de la Halle St-Martin, et même dans les annexes, je n'ai pas vu les échangeurs. On a préparé notre intervention à la Halle et on les a découverts dans le dernier dossier qui nous a été remis.

Une chose catastrophique est le passage en remblai que l'on va avoir sur la plaine de Maurecourt c'est vraiment une horreur. Ensuite, l'autoroute entre dans le coteau et là encore, les populations sont très mal protégées.

Pour le secteur des Charvaux, à Andrésy le traitement est lamentable, c'est une horreur.

*(Applaudissements)*

Sur le côté droit, c'est un passage en remblai, que l'on a un peu trafiqué avec une vue d'artiste.

Je ne sais pas si la DREIF fera mieux, je pense qu'ils me diront oui.

En bas, on a repris un tracé qui passe par le Nord-Ouest (tracé violet).

Que voit-on ? A Nériel, on ne sait pas pourquoi un tunnel passe sous l'Oise. C'est formidable de s'apercevoir que tous les tracés qu'on n'a pas envie de retenir comportent des tunnels, des traitements intéressants.

Pour que le rouge soit le moins cher possible, on arrive à un traitement environnemental qui est vraiment lamentable. On ne peut pas dire autre chose.

*(Applaudissements).*

Vous n'allez pas me croire, et pourtant c'est vrai. Il faut faire attention, quand vous intervenez à ce qui se passe réellement au niveau local. Vous verrez ces grandes vues exposées par la CNDP dans le couloir. Ce sont toujours des vues d'ensemble, c'est-à-dire que l'on aura une photo satellite, quelque chose d'assez haut et on ne voit pas réellement la traduction de tout cela au niveau local.

Je vais vous parler de la traduction de l'échangeur, ces colliers de perles qui sont arrivés sur Maurecourt. Comment vont fonctionner les échangeurs ?

On va prendre le premier côté, à savoir la rue de Choisy. Cette diapositive présente la rue Maurice Hamel (CD55). Imaginez-vous que par là, l'État a décidé de faire un accès à l'échangeur A104. Personne ne peut croire à une ânerie pareille, ce n'est pas possible, les voiries font 5 mètres de large.

C'est absolument impensable. Je ne comprends pas, ou alors il y a un lobbying du Val d'Oise pour mettre un échangeur à Maurecourt. Je suis persuadé que c'est le cas. Je voudrais bien que tout le monde soit traité de façon égale ou alors je désespère des compétences des services de l'État.

*(Applaudissements).*

Ce n'est pas du verbe, ce sont des photos. Vous les voyez comme moi.

On a un axe majeur à Maurecourt, la rue du Général de Gaulle. C'était une rue pour les charrettes autrefois. Peut-on penser objectivement que des voitures qui viendront de l'Ouest du coteau vont pouvoir passer là-dedans pour accéder à un échangeur d'autoroute ?

C'est impossible, pourquoi nous propose-t-on des choses pareilles ?

Je continue et c'est l'heure de gloire. On arrive au Nord du village, la rue de l'Oise fait 4 mètres de large. Elle est à sens unique. Pensez-vous que l'on peut accéder à un échangeur autoroutier par un tel accès ?

Pensez-vous que les gens qui ont étudié ce dossier d'autoroute l'ont fait sérieusement ? Je ne pense pas.

On arrive au dernier accès par le Nord, l'accès par la rue de Choisy. Encore une fois, par ces voiries, pensez-vous que l'on peut accéder à une autoroute par là ?

On fait des autoroutes pour dégager la circulation. A Maurecourt, on a fait une autoroute pour encombrer le village !

*(Applaudissements).*

Les Charvaux n'ont pas le droit d'avoir de tunnel. Je ne sais pas pourquoi, vous n'êtes pas des Français comme les autres !

Par contre, à St-Germain, il faut protéger les arbres. Il est merveilleux le tunnel, même s'il ne passe pas loin de la ville. Si l'on met des cheminées d'aération dessus, les habitants vont tout se ramasser.

On va faire monter l'indice de pollution, et là on sera tranquille, le tracé bleu sera out. Cela ne se passe pas exactement ainsi, car ils n'ont pas fait de cheminées d'aération. Il y a une extrémité (coté Achères), l'autre extrémité (côté Poissy), le tunnel va servir d'accumulateur de polluants. On va déverser tous les polluants sur Achères et sur Poissy, zones fortement urbanisées.

Prenez les annexes, le tracé bleu est forcément hors jeu, et devient plus polluant alors qu'il passe en pleine zone naturelle. C'est très fort, bravo !

Je vais souvent à la montagne et je vois des tunnels sous les montagnes, mais je n'ai jamais vu faire un tunnel dans une plaine, à part si l'on a envie de faire un tracé beaucoup plus cher, encore une fois pour faire passer le rouge.

Il faut parler honnêtement et mettre carte sur table, car on entend toujours dire que ce que l'on veut chez les uns, on ne le veut pas chez les autres. Il faut aussi dénoncer ceux qui le demandent.

Il y a un schéma directeur de la ville nouvelle, des gens se sont prononcés dessus. Je ne sais pas s'il y a en a ce soir, mais je voudrais bien les entendre. Ils ont accepté l'autoroute A104, qu'ils ne disent pas aujourd'hui qu'ils n'en veulent pas. Il faut être clair et honnête.

S'il n'était pas demandé avec insistance par certains élus, aujourd'hui ce tracé C1-N1-S1, il y a longtemps que l'on n'en parlerait plus.

*(Applaudissements).*

Pourquoi en veulent-ils ? Allez consulter le PLU de Jouy-le-Moutier. On s'aperçoit qu'il y a une forte demande d'urbanisation.

Sur la ville nouvelle, on constate une tendance à la délocalisation, c'est-à-dire que les gens ont envie de quitter la ville nouvelle pour aller vivre ailleurs. Un Préfet avait un excellent rapport là-dessus sur la Saint-Denisation de l'Île-de-France, car la vie devient de plus en plus difficile en secteur urbain (sécurité, pollution). Effectivement, côté ville nouvelle, on a l'impression qu'il y a un tel problème.

Ce tracé passe à côté de la zone industrielle de St-Ouen-l'Aumône. On comprend pourquoi ils le demandent, car ils ont du mal à la remplir leur zone. C'est aussi quelque chose que je ne comprends pas. Si on lie l'emploi au fait de faire des autoroutes et des zones industrielles, avec tout ce que l'on fait en France en ce moment, il est clair qu'il n'y aurait plus un seul chômeur. C'est incroyable d'entendre cela.

On voit qu'il y a un grand secteur à urbaniser. Pour moi, cette autoroute a sa justification, que je n'accepte pas, justement pour urbaniser ce qui reste à urbaniser dans le secteur.

Éragny a une couverture et une cheminée d'aération. Les gens, de tous côtés, ramassent les polluants qui sont dangereux pour la santé. Denis FAIST a cité une étude, et nous allons sortir un petit journal pour notre réunion.

Que vous preniez la presse britannique, la presse américaine, les interventions auprès de la Commission Européenne de nos dirigeants qui demandent des objectifs de qualité et qui nous mettent une autoroute en zone urbanisée : c'est unanime, la santé est altérée en proximité des trafics routiers : asthme, cancer, bronchite, etc. C'est quelque chose d'établi aujourd'hui.

J'ai essayé durant toute cette période préparatoire à la CNDP d'avoir des avis autorisés sur la question. J'ai fini par avoir l'avis du Professeur BELPOMME, cancérologue. Ce n'est pas Monsieur tout le monde, c'est quelqu'un qui a créé l'association ARTAC (Association Française pour la Recherche Thérapeutique Anticancéreuse).

Il a organisé un grand conciliabule qui a donné lieu à l'appel de Paris. Celui-ci dénonce les pollutions chimiques. Il n'est pas signé par la DREIF, mais il n'est pas signé non plus par des imbéciles, par le Professeur JACOB, par Jean DAUSSET, par Jean BERNARD, par Yves COPPENS, par François GROS, par Lucien ISRAEL et par Luc MONTAGNIER. D'autres personnalités s'y sont associées : Nicolas HULOT, Albert JACQUARD, Boutros BOUTROSGHALI ancien Secrétaire de l'ONU.

1 000 scientifiques l'ont signé, 1 000 ONG, 150 000 citoyens ont apporté leur soutien à cet appel, Corinne LEPAGE entre autres.

Il a été aussi signé par l'ensemble des conseils nationaux de l'ordre et des syndicats médicaux des 25 pays membres de l'Union, qui se sont regroupés au sein du Comité permanent des médecins européens.

Monsieur BELPOMME, qui a lancé cette affaire, a répondu à mon courrier :

*« J'ai bien lu votre courrier, et je me joins à votre combat. Il faut interdire les passages routiers au sein des villes ».*

*(Applaudissements).*

*« Je ne peux pas malheureusement me consacrer très intensivement à votre dossier. Vous pouvez vous référer à l'appel de Paris sur notre site Internet, ainsi qu'au rapport « Environnement and health » de l'Agence Européenne de l'Environnement, (cité tout à l'heure par Denis FAIST). Le mieux est de me téléphoner.*

*PS : les particules les plus toxiques pour la santé sont les particules carbonées, classées PM2,5, c'est-à-dire celles qui ne sont pas arrêtées par les filtres des voitures ».*

C'est sans ambiguïté, nous ne voulons pas de ce tracé N1-C1-S1, comme tout tracé qui passe en zone urbanisée.

Nous avons quand même un espoir, et je pense que Monsieur BERGOUGNOUX sert à quelque chose. J'ai envie de lui dire qu'il a été le premier cheminot de France, et que quand les trains déraillaient, il savait qu'ils s'arrêtaient. Il faut qu'il fasse la leçon à la DREIF, et qu'elle fasse la même chose.

*(Longs Applaudissements).*

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

Merci infiniment pour cette présentation, nous nous retrouverons mardi à Maurecourt, et je pense que nous aurons l'occasion d'en reparler, et peut-être même d'approfondir.

A cet instant, le Maître d'ouvrage souhaite-t-il intervenir ?

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

Deux interventions montrent que notre dossier est bien lu, y compris les annexes figurant sur cédérom.

Concernant la première intervention, malgré la lecture attentive que vous avez, je peux vous assurer que dans le dossier, il est bien marqué qu'il y aura une liaison et un échange avec la RD308. C'est tout à fait prévu sur le tracé noir.

Concernant le coût du tracé bleu entre la tranchée couverte et le tunnel, vous avez repéré une coquille qui est restée. Il est vrai que pendant un moment, il y avait les deux options et l'on s'interrogeait entre le tunnel et la tranchée couverte. Toutes ces études ont été reprises.

Est arrivée l'étude sur les milieux naturels, notre bureau d'études écologie nous a fortement déconseillé de faire une tranchée couverte à l'intérieur de la forêt de St-Germain, donc nous sommes passés en tunnel. Ce tunnel engendre un surcoût par rapport à la tranchée couverte.

**DANS LA SALLE** : De combien ? Et nous ? Comme l'A14 ?

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

Effectivement, un tunnel comme pour l'A14.

Le surcoût entre la tranchée couverte et le tunnel est estimé à environ 300 millions d'Euros.

Par contre, dans tout l'exposé que vous avez pu faire, j'ai retrouvé une traduction fidèle de ce que nous avons pu écrire dans notre dossier.

Concernant l'intervention de Monsieur TISSIER, notamment sur la pollution, sur toute la première partie, on peut retrouver dans les éléments de notre dossier la même présentation, la même liste de polluants et les mêmes effets des polluants sur la santé.

Mais, nous divergeons sur la projection dans l'avenir et sur les polluants qui vont réellement être apportés par l'autoroute A104.

Vous sembliez étonné que l'on fasse des tunnels en plaine, et c'était une perche pour nous. Effectivement, si nous avons fait un certain nombre de tunnels en plaine, c'était bien pour protéger les riverains.

Si Monsieur le Président nous autorise, après nous vous représenterons les tracés sur Andrézy, pour vous montrer les tranchées couvertes qui ont été faites. Je ne pense pas que

la tranchée couverte sur Andrésy et sur Chanteloup ait été faite principalement pour protéger les arbres, mais plutôt les riverains.

La circulation sur Maurecourt sera beaucoup plus détaillée au cours de la réunion qui se tiendra à Maurecourt.

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

Nous allons en parler à Maurecourt, n'insistons pas ici.

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

Si vous le souhaitez, si nous pouvions présenter la partie bruit, et la manière dont nous avons protégé les gens sur Andrésy.

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

Faites le très rapidement car l'heure avance, et après je prendrai juste deux interventions, celle de Monsieur BLOT et celle du Maire d'Andrésy.

**M. MAURICE**, CITOYEN FRANCILIEN, ANDRESIEN :

Avant l'intervention de Monsieur le Maire que je respecte, en tant que citoyen et comme il est plus de minuit, je voudrais juste vous poser une petite question.

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

Laissez Monsieur DEBARLE de façon très synthétique nous parler des questions de bruit. Ensuite, vous aurez la parole, puis Monsieur BLOT, puis le Maire d'Andrésy.

**Mme ÉLISABETH VANINI**, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Dans le cadre des études de bruit et de la qualité de l'air, nous avons recensé les établissements scolaires, sportifs et de santé, situés dans une bande de 500 mètres autour de l'axe des différents projets.

Nous avons ensuite mesuré sur le terrain dans plusieurs endroits le bruit et la qualité de l'air aujourd'hui.

Concernant le bruit, nous avons simulé avec un logiciel le bruit qui serait perçu depuis toutes les façades des bâtiments situés dans cette bande de 500 mètres. Toutes les protections acoustiques ont été calculées et dimensionnées pour protéger les habitants contre un niveau de bruit maximum, c'est-à-dire des hypothèses extrêmes correspondant à la réalisation d'une deux fois trois voies, une circulation de 1 000 véhicules par heure et par sens, avec une vitesse moyenne de 105 km/h, et une présence de 20 % de poids lourds ; ce qui ne se passera pas en réalité sur l'autoroute.

*(Protestations).*

A Andrésy, nous avons fait deux mesures de bruit, la première à 10 mètres de la RD55 et la seconde à 80 mètres de cet axe, rue Gustave Eiffel près du collège St-Exupéry.

La première indique un niveau de bruit moyen de 65 décibels et la deuxième un niveau de bruit moyen de 53 décibels.

Comme vous pouvez le voir sur les documents qui vous ont été remis à l'entrée de la réunion, dans le cadre du tracé rouge, tous ces bâtiments apparaissent en bleu ou en vert, cela signifie que le bruit sera toujours inférieur à 55 décibels, grâce aux aménagements prévus.

*(Sifflements et huées).*

Ce qui est bien moins que le bruit produit aujourd'hui par la RD55.

On ne dépassera pas également 50 décibels près de la Maison de retraite, des groupes scolaires et des aires de sport des Charvaux, de Denouval, des Ormeteaux, de la maternelle des Marottes et du collège St-Exupéry.

**DANS LA SALLE :** Et si ce n'était pas le cas...

**Mme ÉLISABETH VANINI, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Je vous invite à aller à Carrières-sur-Seine sous l'autoroute A14, vous n'entendez rien.

Concernant la qualité de l'air, les relevés de dioxyde d'azote et de benzène réalisés au cours de l'été et de l'hiver 2005 au niveau des Charvaux, de la Maison de la Retraite et du groupe scolaire Ronsard à Chanteloup, situé tout près d'Andrésy, montrent que la qualité de l'air y est la même que dans la grande couronne parisienne, c'est-à-dire relativement bonne, sauf près des axes routiers.

Pour évaluer la qualité de l'air en 2020, nous avons pris en compte les nouvelles normes qui s'imposent aux constructeurs automobiles, et l'amélioration des carburants.

*(Sifflements).*

D'après l'évolution des normes applicables et projetées depuis 1972 jusqu'à 2009, on note que les rejets d'oxyde d'azote, autorisés pour un véhicule neuf, représentent aujourd'hui 6 % de ce qui était permis en 1981, c'est-à-dire qu'une voiture construite aujourd'hui rejette 16 fois moins qu'une voiture de 1981.

*(Mouvements divers).*

Toutefois, pour que ces nouvelles normes produisent leur plein effet, il faut attendre que les nouvelles voitures remplacent les anciennes.

**DANS LA SALLE :** N'importe quoi !

**Mme ÉLISABETH VANINI, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

En 2010, 40 % des véhicules respecteront les normes de l'année fixées pour 2005, et en 2020 le parc des véhicules aura été renouvelé à 90 % par rapport à aujourd'hui.

Les carburants ont également fait des progrès, et ne contiennent plus de plomb, quasiment plus de soufre et beaucoup moins de benzène.

On voit les diminutions constatées pour plusieurs polluants depuis ces 10 dernières années.

Si le tracé rouge est choisi, compte tenu de ces éléments, les objectifs de qualité imposés pour 2010, évoqués par Monsieur TISSIER tout à l'heure, seront respectés partout à Andrésy.

*(Sifflements et huées).*

**DANS LA SALLE :** C'est honteux ! Vous devriez avoir honte de vous présenter devant des gens en présentant de tels arguments ! Vous avez un aplomb terrible, vous allez bien dormir ce soir ?

**Mme ÉLISABETH VANINI, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Ce sont des normes remises par Airparif.

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

Toutes ces questions seront approfondies. Nous organisons une réunion thématique sur les questions de qualité de l'air.

**DANS LA SALLE :** On a déjà vu le même problème avec lui, il nous a fait le même cinéma !

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

Ce n'est pas une question de cinéma, mais une question d'expertise, sur laquelle il faudra travailler.

**DANS LA SALLE :** Il faut des experts indépendants !

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

Nous sommes d'accord, des experts viendront se prononcer sur les méthodes de calcul.

**M. MAURICE, CITOYEN FRANCILIEN, ANDRESIEN :**

J'ai une question. J'ai lu les documents que l'on m'a envoyés.

Effectivement, votre Commission, représentée par vous quatre, doit remettre un rapport début juillet au Ministre, ou du moins aux autorités de tutelle.

D'après ce que j'ai compris, le débat n'est pas de savoir si c'est rouge, bleu, vert ou autre, le Ministre pourrait très bien arrêter le débat.

Vos conclusions établies d'après toutes les questions qui ont été posées peuvent-elles inciter le Ministre à stopper complètement le projet ?

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

Parfaitement, il peut décider qu'il n'y a pas lieu de donner suite au projet.

**M. MAURICE, CITOYEN FRANCILIEN, ANDRESIEN :**

Je ne comprends pas pourquoi j'ai dû attendre jusqu'à 00 h 10 pour avoir cette réponse. Il est vrai que des gens se sont investis. Je suis d'accord, il fallait des explications, même si elles ont été très longues sur la pollution, des autorités de l'État, des collectivités, des Maires, etc.

La première question concernait l'opportunité du tracé. Personnellement, quand je décide d'acheter quelque chose, avant de savoir combien je vais mettre ou si je vais aller au magasin, je regarde déjà si j'en ai l'utilité.

L'État devrait organiser une réflexion, comme on peut le faire personnellement en tant que citoyen, sur l'opportunité.

S'il est répondu négativement, pourquoi voulez-vous que l'on reste jusqu'à minuit à débattre s'il faut faire le rouge, le bleu ou le vert ?

Où est la logique de l'État ?

*(Applaudissements).*

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

Des gens pensent que c'est « oui » et d'autres « non ».

**M. MAURICE**, CITOYEN FRANCILIEN, ANDRESIEN :

Répondons d'abord à la question : oui ou non à l'opportunité.

Si, c'est « oui », on en reparle dans 3 ou 6 mois après vos conclusions hautement intéressantes, et là on reparlera des tracés.

Si, c'est « non », je ne vois pas pourquoi on débat sur les pollutions, sur les normes de l'air, sur les engagements de Monsieur CHIRAC, sur le prolongement de l'A12 et de l'A13.

Tout le monde s'en va, car on se moque de savoir si c'est le tracé rouge est mieux que le tracé bleu, mais moins bien que le vert.

Tout le monde s'est enflammé sur la première question. Si l'on y répondait, on pourrait peut-être continuer après.

*(Applaudissements).*

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

Nous nous efforcerons d'apporter des éclairages sur l'ensemble des questions. C'est absolument indispensable.

Monsieur BLOT, pourriez-vous être très bref. Tout le monde connaît votre concision !

**M. VICTOR BLOT**, PORTE-PAROLE DU COPRA :

Je voudrais d'abord rendre un hommage à Monsieur Roger JACQUOT qui, en tant que Président du Comité d'Andrésy, se bat depuis 20 ans sur ce dossier, et il a aujourd'hui 83 ans, et grâce à vous, Monsieur DEBARLE, il a une tonicité formidable !

*(Applaudissements).*

Je voudrais revenir également sur le tracé historique. Il faut arrêter de nous provoquer avec cette appellation. Ce n'est pas Louis XIV qui l'a décidé, cela ne fait pas partie de l'histoire de France.

Ce tracé ne nous est pas opposable, il est dans le schéma directeur d'aménagement de la région Île-de-France en pointillés avec tracés à rechercher. Je ne vais pas revenir sur l'annulation par trois Premiers Ministres.

Je voudrais remercier Monsieur DEBARLE, qui est haut fonctionnaire et qui fait un travail difficile. Il prend tous les coups pour une direction qui lui demande de tenir la plume. Je regrette bien que Monsieur Francis ROL-TANGUY ne soit pas là.

On parlait tout à l'heure de la position des hauts fonctionnaires par rapport aux politiques. Nous sommes dans une démocratie, et notre représentation nationale est là, il y en a partout dans les salles, les Ministres exercent, et il y a les opérationnels.

Je me trouvais dans une délégation conduite par Jean-Pierre DEJOU, Président du COPRA, à rencontrer Jean-Claude GAYSSOT, Ministre de l'Équipement.

Contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, Monsieur JOSPIN a bien annulé deux fois ce tracé, en tant que candidat à la Présidence de la République et quand il était Premier Ministre. Ce n'est pas une bataille électorale, il l'a fait en tant que Premier Ministre.

Jean-Pierre DEJOU pose la question suivante à Monsieur GAYSSOT : « *Nous sommes venus vous rencontrer pour savoir si vous allez appliquer les décisions de Monsieur Lionel JOSPIN, Premier Ministre* ».

« *Bien évidemment* » répond Monsieur GAYSSOT.

A ce moment-là, Francis ROL-TANGUY griffonne sur un papier, qu'il passe à Monsieur GAYSSOT : « *Ne t'aventure pas sur ce terrain-là* ».

Aussitôt Monsieur GAYSSOT a tourné sa veste. Voilà la position des hauts fonctionnaires par rapport aux politiques. Je regrette que Monsieur GAYSSOT ait fait cela.

Je regrette que Monsieur Francis ROL-TANGUY ne soit pas là pour que je lui rappelle.

Je voulais simplement faire quelques remarques, car nous avons été heurtés au COPRA, et nous en avons beaucoup parlé au bureau exécutif, par la réunion de la halle St-Martin, et notamment par la prise de position de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Val d'Oise et des Yvelines.

Je voudrais intervenir sur l'intérêt général.

Pour assurer le confort et la sécurité de 105 700 véhicules, on sacrifie la qualité de vie et de l'environnement de 200 000 personnes, seulement à 500 mètres de chaque côté, qui est l'intérêt général ?

Quand on touche à une vie d'épargne et de labeur, en rendant le patrimoine invendable ou en baisse par rapport au marché de 30 %, ce jour, des millions de personnes sont concernées, où est l'intérêt, quand on fait une spoliation d'un patrimoine ?

Quand par la pollution automobile, il y a 30 000 morts par an, d'abord parmi les plus fragiles : les enfants et les personnes âgées, ces morts sont-ils l'intérêt général ou l'intérêt particulier ?

Le préjudice subi et cumulé des 200 000 personnes ne représente pas des intérêts particuliers.

J'en ai aussi au nom du COPRA assez d'entendre que l'on défend notre bout de jardin, l'intérêt de 200 000 personnes cumulées, c'est l'intérêt général.

Voilà ce que je voulais vous dire, d'autant que nous sommes dans un État de droit, nous défendons nos intérêts devant toutes les instances juridictionnelles possibles.

On devra bien nous expliquer comment on réparera le préjudice des habitants de l'île des Migneaux qui devront vivre avec un viaduc, comme vous le savez ?

Il ne s'agit pas de les dédommager sur l'emprise de la pile, et c'est pourtant ce qu'on leur dit.

Je rappelle que, pour qu'il y ait déclaration d'intérêt public, il faut que les avantages l'emportent sur les inconvénients. Je l'ai déjà dit, mais je le répète avec force. Ce sera un point d'entrée juridictionnelle, on ne lâchera pas les décideurs là-dessus.

La DREIF minimise au maximum les préjudices. Le COPRA rétablira la réalité et les inconvénients. Beaux procès en perspective. L'urgence du bouclage risque de prendre de l'eau de partout. Pour éviter cela, renoncez à justifier l'injustifiable, et abandonnez le tracé rouge que nous ne voulons pas.

*(Applaudissements).*

Le développement économique, cela a été dit mais je tiens à le redire : on nous martèle, on nous fracasse que l'A104 est indispensable au développement économique. La France connaît depuis plus de 20 ans entre 8 et 10 millions de chômeurs.

S'il suffisait de dérouler du bitume pour résoudre le problème, cela se saurait et on serait champions du monde !

*(Applaudissements).*

J'aimerais que l'on nous dise, beaucoup plus sérieusement que des affirmations, combien avec l'A104 on gagne d'emplois, combien on empêche de délocalisations, et combien on en perd sans l'A104.

Si c'est entendre l'argument donné à la Halle St-Martin : un Japonais voulait s'installer à Cergy-Pontoise avec 120 emplois, mais comme il ne pouvait pas circuler, il est allé s'installer à St-Quentin-en-Yvelines : c'est une réponse un peu courte !

*(Applaudissements).*

Je vous livre à votre réflexion : sans l'A104, combien perd-on d'emplois ?

Sachant que ce projet, vieux de 40 ans, n'ayant pas été réalisé, comment la région s'est-elle développée ?

On entend également les souffrances des riverains de la RN184 à St-Ouen-l'Aumône, à Éragny et à Conflans-Ste-Honorine. Cette déviation devait être la panacée universelle, je suis natif de Conflans depuis 63 ans, j'ai commencé ce combat, j'avais 48 ans, aujourd'hui, c'est un drame et un calvaire pour les riverains de Conflans, Eragny, St-Ouen-l'Aumône.

Quand on met en place la politique des flux tendus et 2 000 camions dessus chaque jour, on crée forcément des problèmes.

Quand on installe au cœur de Poissy 55 000 mètres carrés de bureaux, et que l'on rassemble par économie d'échelle 3 000 emplois qui étaient ailleurs, on crée forcément des problèmes.

Quand on ne raccorde pas l'A16 au périphérique comme prévu, mais à la RN184 et demain sur l'A104, on crée forcément des problèmes.

Jean-Claude GAYSSOT, ancien Ministre de l'Équipement, député de Drancy ne voulait pas de cela chez lui. C'est pourquoi on va récolter l'A16.

On met le feu partout, et après on appelle l'État au secours pour trouver une solution.

Pour le bouclage de la Francilienne, et nous en avons plus qu'assez au COPRA, Joël TISSIER a spécifié qu'il fallait dire les choses, nous allons les dire.

Certains élus (potentats), on les a entendus à la Halle St-Martin, font leur marché sur le dos des habitants.

Je m'explique : Alain Richard veut absolument l'A104 dans la zone des Béthunes pour revitaliser la zone.

Quand je lui ai dit : *« Monsieur le Ministre, il existe d'autres solutions et vous pouvez vraiment boucler la Francilienne vraiment strictement et trouver des solutions pour la desserte locale »*.

Il m'a répondu, et on se demande vraiment s'il ne se moque pas du monde : *« Alors, vous demandez deux autoroutes ! »*.

(Rires !)

La préoccupation essentielle de Dominique LEFEBRE et de François SEGUIER portait sur la rocade de la ville nouvelle.

Quand on crée une ville nouvelle de 170 000 habitants, que l'on ne met pas en place les fonctions essentielles que sont le traitement des ordures ménagères, il a fallu la révolution des habitants de Triel pour fermer la décharge à ciel ouvert, et construire 15 ans après l'usine de traitement des ordures ménagères dans la plaine de Bessancourt.

Quand on ne met pas en place le traitement des eaux usées, il a fallu l'accord de la ville de Conflans et de la ville de Cergy pour faire la station de Neuville.

Quand on crée une ville de 170 000 habitants en faisant une croix au milieu avec deux boulevards, le boulevard de l'Oise et le boulevard de l'Hautil pour la desservir sans créer la rocade, évidemment aujourd'hui il faut la créer sur le dos des habitants en la faisant payer par l'État.

*(Applaudissements).*

Gabriel LAINE, Maire de Jouy-le-Moutier, veut la déviation de sa ville pour Vauréal. Il n'a qu'une seule solution pour l'obtenir : il se démène comme un beau diable pour obtenir l'A104, puisque celle-ci est raccordée à l'A104.

Jacques MASDEU-ARUS, le seigneur des seigneurs, ne passe son temps qu'à bétonner sa ville. Il achète tous les hôtels particuliers, tous les pavillons. Il les rafle, car il peut préempter, avec la taxe de Peugeot.

La taxe de Peugeot à Poissy représente les quatre taxes réunies de la ville de Conflans. Donc, il a de l'argent. Aujourd'hui, il bétonne sa ville sur une voirie moyenâgeuse, et il réclame l'A104 pour faire la déviation de sa ville et nous fait pleurer sur les dégâts de la collégiale de Poissy.

Ce n'est pas nous prendre pour des c... ?

*(Applaudissements).*

Emmanuel LAMY, caricature de l'ENA : « *soulagez le nœud du Bel-Air* ». C'est vrai que les habitants du Bel-Air souffrent énormément. C'est vrai que la déviation de Fourqueux est difficile. Mais qui a refusé l'échangeur avec l'A14 pour permettre à la population de Cergy-Pontoise et de Conflans-Ste-Honorine d'utiliser l'A14 ? Ce sont eux !

François MITTERRAND jouait tous les lundis au golf à St-Germain et ne voulait pas être dérangé, le fait du prince, et nous allons payer la note !

*(Applaudissements).*

Deux petites remarques, arrêtez avec la protection des riverains : vous savez que ce n'est pas possible. On ne peut pas encercler le village de Maurecourt, et cela vous a été démontré.

IL N'Y A PAS DE PROTECTION DES RIVERAINS.

On ne peut pas protéger les habitants de l'île des Migneaux, et cela vous a été démontré.

IL N'Y A PAS DE PROTECTION DES RIVERAINS.

On ne peut pas sauver la ceinture verte entre Éragny et Conflans, entre les deux départements.

IL N'Y A PAS DE PROTECTION DES RIVERAINS.

Alors, arrêtez de faire croire que l'on va mettre le paquet, que l'on va mettre de l'argent et que l'on va nous protéger : ce n'est pas possible.

Je termine sur quelque chose qui me prend la tête, et celle du bureau exécutif : c'est la reconquête des routes nationales. A la DREIF, vous y allez un peu fort.

Quelle reconquête des routes nationales ?

La RN14 devient une rue commerciale, ALINEA vient de s'installer, IKEA aussi. On ne peut plus circuler. Ce sont les gens de Paris qui viennent faire leurs courses.

La reconquête de la RN13 ? Jacques MASDEU-ARUS veut faire la terrasse de Poncy avec 300 000 visiteurs par an.

*(Applaudissements).*

Je crois, Monsieur le Président, que ce soir c'était une excellente réunion. Vous avez entendu à nouveau la haine des habitants qui ne peuvent plus comprendre.

Le président DEJOU utilise une bonne formule. Jacques CHIRAC disait qu'il y a une fracture sociale dans ce pays et il pensait rapprocher les écarts entre les riches et les pauvres. Aujourd'hui, il y a une vraie fracture sociale dans le pays, c'est entre les politiques et leurs administrés, pour certains.

*(Applaudissements).*

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

Merci Monsieur BLOT. Le Maire d'Andrésy qui fut notre hôte ce soir a la parole.

**M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :**

En tout cas, il m'appartient de conclure la réunion, mais il y a une chose certaine, Monsieur le Président. Par la voix de Victor BLOT, vous pouvez vous rendre compte que le COPRA, ce n'est pas rien.

Ce n'est pas, comme j'ai entendu à Pontoise, et malheureusement je suis obligé de le dire, quelques élus très éminents, me dire que le COPRA comprenait une bande de vieux schnoques. Là, je m'associe complètement au COPRA, auquel j'appartiens depuis des années.

J'ai mon rôle d'élu. Donc, je considère effectivement que les propos de Victor BLOT résumant très bien notre position, disant très précisément que le tracé rouge ou le tracé dit historique (appellation un peu lamentable) doit être abandonné une nouvelle fois, et cette fois-ci définitivement.

**DANS LA SALLE :** Et que l'on ne prenne pas le tracé bleu, Monsieur le Maire.

**M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :**

J'ai quelques réflexions très rapides à faire sur les autres propositions.

Pas de tracé du tout : pourquoi pas, cela peut être envisagé. Mais, j'ai peur que l'augmentation du trafic soit inéluctable malgré le feroutage. Certains parmi vous devraient s'interroger sur la capacité de la Région et du STIF à développer les transports en commun. Là, on peut se poser des vraies questions aujourd'hui.

*(Protestations).*

Cela gêne des gens qui comprennent très bien ce que je veux dire !

Par contre, ne pas faire d'autoroute du tout, ne pas réaliser le prolongement de la Francilienne va nous amener des trafics supplémentaires. Vous devrez les absorber sur des requalifications de nationales.

On va se prendre une RN184 en voie autoroutière à travers la forêt de St-Germain à ciel ouvert.

On prendra la RD30 à 4 voies dans très peu de temps.

On va se prendre des voies qui vont s'élargir.

Je veux bien que l'on critique les zones économiques, ou les gens qui nous font travailler, mais vous devez me dire que ce vous ferez des 14 000 emplois quand ils seront partis de Poissy.

**DANS LA SALLE :** C'est du chantage :

**M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :**

Ce n'est pas un chantage, mais une réalité.

Par ailleurs, le tracé violet qui devra se faire dans l'avenir, et que l'on appelle déjà le quatrième périphérique, avec le C13 et F13, va peut-être se faire plus rapidement que l'on ne pense dans cette partie.

En tout cas, ce tracé n'arrange pas non plus nos problèmes. On aura ici des requalifications de voies qui, à mon avis, vont devenir dramatiques.

Je ne parle pas du noir, on ne comprend nulle part, Monsieur DEBARLE, comment il peut se trouver dans un tel dossier.

Je ne comprends pas non plus le vert. Si nos amis d'Achères peuvent se poser des questions, et notamment sur la défense du tracé bleu, ce que je comprends parfaitement, le vert est effectivement complètement inqualifiable. C'est un tracé qui passe en pleine urbanisation et qui, dans sa partie amont ou sa partie aval, non seulement prend trois ponts, dont le pont départemental, mais de plus il réunit tous les problèmes, notamment sur les populations.

Le tracé vert, comme le tracé noir sont absolument inconcevables.

Que dire du reste : le bleu n'est pas non plus la panacée. Certains l'ont très bien dit ce soir, il mérite d'être largement complété, largement réétudié, largement revu, largement écarté aussi et encore des populations : tunnel, tranchée couverte.

Après, c'est un débat d'argent. Je ne suis pas convaincu non plus que pour le bien des populations, pour le bien de l'environnement, pour être capables de desservir les zones économiques, pour être capables de délester Poissy, sans ce maudit viaduc, effectivement il faudra mettre de l'argent.

On a su en mettre sur l'A86 pourquoi ne saurait-on pas le mettre sur le prolongement de l'A104 ? Il faudrait m'expliquer.

Je vais conclure en disant qu'il nous reste 108 jours avant le 8 juillet, date de la clôture du Débat Public.

108 jours : c'est court. Il y a beaucoup de réunions, donc tout le monde pourra s'exprimer, et c'est parfait. Moi-même, j'assisterai à de nombreuses réunions j'écouterai tous les débats.

C'est pourquoi, si l'on a vraiment une chance de ne pas voir le tracé rouge, il faut s'exprimer. Pour cela, je vous demande sérieusement non seulement d'assister aux réunions, d'écouter les uns et les autres, mais aussi de vous exprimer par les voies qu'offre la CPDP. Il est évident qu'il faut absolument le faire.

Je peux vous dire qu'actuellement il y a beaucoup d'expressions pour le tracé rouge. Je pense que l'on ne pourrait pas me démentir du côté de la CPDP.

Je vous engage donc vraiment à le faire.

Je vais terminer sur une note d'humour, si l'on peut :

Le 8 juillet, c'est la veille de la finale de la Coupe du Monde de football. Je veux rêver d'une victoire de la France autant qu'à notre victoire définitive contre le tracé rouge et une victoire pour un tracé de consensus.

Merci.

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

Merci Monsieur le Maire, merci de nous avoir accueillis, d'avoir permis ces échanges que je considère personnellement comme très fructueux et tout à fait passionnants.

Ils ont permis de sentir au-delà des positions peut-être parfois un peu techniques, des sensibilités profondes que nous nous efforcerons aussi de retracer.

Vous l'avez dit, Monsieur le Maire, le débat public continue. Nous avons devant nous encore 16 réunions de proximité, 4 réunions thématiques, 1 réunion de synthèse.

De nombreuses questions ont été posées, auxquelles nous n'avons pas répondu instantanément.

Nous nous efforcerons d'apporter, sinon des réponses définitives, du moins les compléments d'informations nécessaires à toutes.

Merci à toutes et à tous pour la qualité de ce débat.

*La séance est levée à 0 H 30.*