

Intervenants au débat :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

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

MAITRE D'OUVRAGE :

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

INTERVENANTS :

M. Alain OUTREMAN, Maire d'Achères :	2
M. RAFFOLT, Président du CO.P.R.A. 184 Herblay :	7
M. Claude d'ORNANO, ARDIES Val d'Oise :	12
M. Bassy DIARRA, Maire-adjoint Achères, Représentant des Verts Ile de france :	13
M. Patrick ABISSEROR, Groupe Socialiste de la Ville d'Achères :	15
M. Claude LOISEAU, Association des Usagers des Transports :	21
M. RICHARD, Achères :	22
M. BENOIT, Herblay :	23
M. Michel MALLET, Président du Collectif pour la Circulation en Vexin et Val de Seine, pour le développement du DPU :	27
M. Serge CAMUS, Achères :	30
M. Jean-Jacques MERCIER, Secrétaire des Verts Yvelines :	31
M. Pascal PERRIAU, Maurecourt :	32
M. TAILLANDIER, Salarié, élu CGT au Comité d'Entreprise Peugeot :	32
M. TISSOT, Achères :	35
M. BARBAS, Achères :	37
M. Marc KOMPALITCH, Andrésy :	38
M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184 :	40
M. Jean-Yves BOYER, Directeur des Services Techniques de la Ville d'Achères :	54
M. MOUTIER, Achères :	54

La séance est ouverte à 20 H 35 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 :

Mesdames, Messieurs, si vous voulez prendre place. Bonsoir à toutes et à tous.

Pour ceux qui 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 organisera et animera le débat sur le projet de prolongation de la Francilienne, de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval.

A mes côtés ce soir, deux membres de la Commission Particulière du Débat Public :

- ⇒ Sophie ALLAIN
- ⇒ Galiène COHU

Quelques mots pour commencer sur l'organisation du Débat Public, je rappelle d'abord que la Commission Particulière du Débat Public a été nommée par la Commission Nationale, autorité administrative indépendante. Ainsi, nous sommes totalement neutres, et nous vous donnons toute garantie d'indépendance dans la conduite de ce débat.

Nous avons trois objectifs :

1. VOUS INFORMER

Sur ce projet porté par un Maître d'ouvrage, représenté ici par Francis ROL-TANGUY, Préfet, Directeur de l'Équipement Île-de-France, et par Éric DEBARLE, responsable de la mission sur ce prolongement de la Francilienne.

Nous avons essayé de faire le maximum, et je reconnais que nous n'avons pas totalement réussi, notamment nous avons prévu la diffusion en 240 000 exemplaires de quelques brochures de base. Cette diffusion a été loin d'être parfaite.

Nous essayons de rattraper cette affaire, en mettant à l'entrée des salles tous les documents dont vous pouvez avoir besoin. Ce sont les documents qui ont été diffusés par distribution, mais ils ne vous ont pas tous touchés, et aussi le dossier complet du Maître d'ouvrage sous forme papier, sous forme cédérom, et également quelques documents propres à cette réunion d'Achères, dont je dirai un mot tout à l'heure.

Vous informer, c'est aussi non seulement vous donner des éléments sur le point de départ de notre débat, mais aussi tout au long du débat mettre à votre disposition des comptes rendus, des informations sur tout ce qui s'est dit, et toutes les contributions qui sont progressivement disponibles au cours du débat.

2. VOUS ECOUTER

D'abord au cours de ces réunions publiques, mais vous écouter aussi à travers les lettres et les emails que nous vous enverrez, les questions que vous poserez et vos prises de positions. Tout ceci sera enregistré, versé au dossier et pèsera bien entendu sur la dernière phase de notre mission, qui est de rédiger un rapport de synthèse, retraçant les idées échangées au cours du débat, et surtout les arguments pour qu'une décision sur l'opportunité de prolonger la Francilienne, et sur la façon de le faire, puisse être prise, en l'occurrence par le Ministre et le Gouvernement, après avoir entendu tout le monde.

3. RENDRE COMPTE

Voici quel est l'essentiel de notre mission, sachant que vous écouter et faire une synthèse, ce n'est pas un acte neutre. Tous nos efforts viseront à enrichir le débat, à susciter les interventions, à questionner le Maître d'ouvrage afin d'avoir une vue complète de vos opinions, de vos suggestions sur ce projet.

S'agissant de la réunion de ce soir, pour la suivre de façon pratique, vous avez trouvé à l'entrée des documents de base : la carte des tracés, la consistance des ouvrages envisagés sur les différents tracés, et quelques documents propres à la réunion d'Achères.

Je souhaiterais maintenant donner la parole à Monsieur OUTREMAN, Maire d'Achères, qui nous fait le plaisir de nous accueillir ici ce soir.

(Applaudissements).

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

En tout cas, je voudrais d'abord exprimer ma satisfaction de vous voir nombreux, très nombreux dans cette salle, ce qui témoigne, à mon avis, de l'intérêt du devenir de votre ville, de l'intérêt que vous avez sur ce projet, et peut-être qui traduit l'émoi que peut susciter parmi vous le passage de la Francilienne par Achères.

Depuis des décennies, nous parlons de la nécessité d'avoir une rocade autour de Paris (à 25 km de Paris), et elle est réalisée en partie. Il reste un tronçon à terminer, et aujourd'hui, le prolongement entre Méry-sur-Oise et Orgeval est d'actualité.

Plusieurs projets ont déjà été proposés, débattus, combattus, et aucune décision n'a été prise jusqu'à ce jour.

Je voudrais simplement faire un petit rappel historique, concernant plus précisément Achères.

Achères a été concernée par ce projet dans les années 94, 95, 96, lorsqu'il était prévu de boucler cette Francilienne, notamment avec des hypothèses de passage (au moins deux) sur son territoire.

A l'époque, les projets proposés passaient au milieu de la Plaine d'Achères, qui se situe entre la RD30 et le fleuve. D'ailleurs, à ce moment-là, comme si cela ne suffisait pas, nous avions aussi un projet de ligne à haute tension, qui traversait la Plaine, pour alimenter notamment tout le quartier de la Défense, l'Ouest parisien.

Deux projets, dont nous considérons qu'ils défiguraient la Plaine et qu'ils se mettaient en travers de tous nos projets d'aménagement de cette Plaine et de reconquête du fleuve, dont j'aurais peut-être l'occasion de vous parler tout à l'heure.

Les Achérois, à l'appel des élus, s'étaient bien battus, et il s'était même créé un Comité de Défense de la Plaine d'Achères (CDPA) qui s'est battu contre les deux projets.

Je me souviens que nous avons été jusqu'à barrer la circulation sur l'actuelle RD30, que nous étions allés jusqu'en Préfecture pour accrocher notre opposition à ces deux projets, et aussi au bouclage de l'A104.

Nous sommes allés à Achères jusqu'à l'organisation, contre la volonté du Préfet, mais nous l'avons fait quand même, d'un référendum local, qui d'ailleurs, chose exceptionnelle, avait mobilisé 50 % de la population, ce qui est tout à fait extraordinaire pour ce type de consultation qui généralement ne déplace que 20 % des habitants dans une ville.

Évidemment, la population avait rejeté ces projets, pratiquement dans son unanimité, puisque nous avons obtenu 96 % de voix contre ces deux projets.

Je n'aurais pas la prétention de dire que la lutte à Achères a payé, car de toute façon, la décision qu'a prise ensuite l'État n'est pour nous pas satisfaisante.

Mais, en 1987, l'État décidait de retenir un tracé, que vous verrez tout à l'heure, « le tracé rouge » et que l'on appelle « tracé historique ».

Pourquoi le tracé historique ? C'est un tracé qui a été retenu au moins en réserve foncière depuis 1965. On peut regretter que l'État après avoir, dans les années 60, délimité ce tracé et fait des réserves foncières, ait laissé s'urbaniser les quartiers, les villes, les endroits que traversait ce tracé. Ainsi, aujourd'hui, évidemment les populations qui y habitent sont contre.

Le danger était écarté pour Achères, mais pour autant, depuis cette date, nous n'avons cessé de rester membre de ce qui s'était constitué à l'époque : un Comité de Communes regroupant toutes les communes concernées par les différents tracés, et notamment le tracé historique et pour protéger les riverains.

Nous faisons toujours partie de ce Comité de Communes, et nous avons toujours défendu la position d'Achères :

PAS D'AUTOROUTE EN ZONE URBAINE, PAS D'AUTOROUTE PRES DES ZONES URBANISEES.

Comme nous avons dit : « Pas Achères », depuis nous disons aussi tout naturellement : « Ailleurs, non plus ».

C'est pourquoi nous avons toujours joué de solidarité avec les autres villes qui se battent aujourd'hui.

Prenons la position de ce Comité de Communes qui rejoint celle du COPRA :

ESSAYONS DE TROUVER UN TRACE EN DEHORS DES ZONES URBANISEES.

Par le Nord-Ouest de Cergy (peut-être le tracé violet), en tout cas qui déleste aussi la RN184 qui est aujourd'hui bien encombrée, et d'ailleurs Achères en subit quelques conséquences,

car on prend souvent Achères en raccourci pour aller de Conflans vers St-Germain/Poissy, ou par la RD30 ou en centre-ville. Donc, on subit aussi les conséquences de cet engorgement de la RN184.

Aujourd'hui, le débat est relancé. Les villes concernées ont été convoquées le 11 mars 2005 chez le Préfet.

Les Maires ont eu à répondre à trois questions :

1. ÊTES-VOUS POUR LE BOUCLAGE DE LA FRANCILIENNE ?

En tant que Maire d'Achères et reflétant la position du Conseil Municipal précédent, et de mon Conseil Municipal, cela consistait à dire :

OUI, NOUS PENSONS QUE LA FRANCILIENNE DOIT ETRE BOUCLEE.

Il y a des problèmes de transport, des problèmes d'engorgement, la population augmente, les choses s'urbanisent. Il est nécessaire de délester un certain nombre de voies parallèles, et donc de boucler cette Francilienne, et aussi pour répondre à la circulation des voyageurs, des marchandises, etc.

Nous avons dit que nous étions d'accord pour boucler la Francilienne, à condition qu'elle soit sans péage, car la question se pose, y compris dans le cadre du débat.

2. ÊTES-VOUS D'ACCORD POUR QUE LA COMMISSION DE DEBAT PUBLIC RELANCE UN DEBAT ?

Aujourd'hui, les villes concernées par le tracé historique se battent contre.

Achères a accepté, et nos voisins n'étaient pas contents. Un débat est aujourd'hui relancé sur cet important projet.

3. QUELLE EST VOTRE POSITION SUR LES DIFFERENTS TRACES ?

Évidemment, nous y avons répondu, mais notamment aussi par une délibération du Conseil Municipal dès la fin mars 2005.

Oui, le débat est relancé, et nous l'avons précisé au Préfet. Nous souhaitons qu'à travers ce débat soit posé non seulement celui du bouclage de la Francilienne (et du prolongement aujourd'hui) de la nécessité de terminer à 25 km autour de Paris un transport routier, mais aussi de réfléchir plus généralement sur la problématique des transports en Île-de-France.

Les transports en Île-de-France ne comprennent pas seulement le tout routier, comme c'est trop souvent le cas, mais c'est aussi des transports en commun pour transporter des voyageurs et du fret.

C'est pourquoi Achères souhaite aussi profiter de cette occasion pour ne pas oublier qu'il y a un autre débat, tout aussi important, qui est le bouclage là aussi de la grande ceinture, de cette voie ferrée qui doit aussi traverser Paris, et qui permettrait aux banlieusards que nous sommes, pour aller d'un point à un autre de la Banlieue, de ne pas avoir sans arrêt à aller dans le centre de Paris pour revenir sur la banlieue.

Nous pensons qu'il faut parallèlement une grande réflexion là-dessus, un développement et des moyens pour les transports en commun.

Permettez-moi de vous faire part de ma déception par rapport à la Grande Ceinture. Là aussi, ce projet date depuis plusieurs décennies et depuis trop longtemps.

Aujourd'hui, il reste pour la partie Ouest à relier Cergy aux villes nouvelles, Versailles, St-Quentin-en-Yvelines. On n'a fait que le petit tronçon du milieu, qui relie St-Germain à Noisy-le-Roi. C'est un tronçon qui relie St-Germain à des champs de fleurs, des champs de consommables. Il a coûté très cher, mais il n'est pas suffisamment exploité aujourd'hui, car au bout, on n'a pas trouvé d'autres solutions pour le moment, que de mettre des réseaux d'autobus pour pouvoir terminer cette boucle de transports en commun.

J'ai entendu dire, notamment au niveau du SMERGC (Syndicat Intercommunal pour la Réouverture de la Grande Ceinture) que l'État n'y mettrait pas d'argent, en tout cas il n'y aurait pas de moyens avant une dizaine d'années pour boucler cette voie ferrée.

Je pense que ce débat est tout aussi important et il mérite d'avoir lieu. Il fait partie du règlement du problème de transport pour notre travail, pour notre vie quotidienne.

Je souhaiterais que toutes les villes concernées par le tracé d'autoroute s'associent à ce souhait de voir aussi cette question traitée : bouclage de la Grande Ceinture avec transport par fret. Cela n'est pas forcément gagné, car tout le monde n'est pas forcément d'accord.

Voilà ce que je voulais dire en préambule.

Sur la position du Conseil Municipal d'Achères concernant les différentes hypothèses de tracés, et notamment ceux qui concernent Achères, Monsieur BERGOUGNOUX me propose de reprendre la parole tout à l'heure, ce que je ferai volontiers. Pour l'heure, nous allons laisser le Maître d'ouvrage nous exposer les différents projets, et compléter l'information sur la procédure de consultation.

Je remercie la Commission d'avoir organisé ce débat sur la Ville d'Achères.

(Applaudissements).

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

Merci infiniment Monsieur le Maire pour cet exposé introductif, et d'après les applaudissements, je comprends que vous êtes très représentatif de la salle que nous avons ce soir.

Ceci ne doit pas, bien entendu, empêcher chacun d'entre vous de prendre part à ce débat, que Monsieur le Maire souhaite en votre nom.

Pour ce faire, vous avez des petits papiers que vous avez trouvés à l'entrée, si vous avez des questions à poser, des avis à donner, si possible avec des arguments ; si vous souhaitez prendre la parole, on essaiera de vous la donner dans la limite du temps disponible.

Je vous donnerai simplement pour indication aujourd'hui, et pour s'en tenir à notre Site Internet : 8 000 connexions, 52 000 pages consultées.

Si l'on aligne les questions posées par les petits papiers le 8 mars à Pontoise, il y a quelques jours à Andrésy, ce qui est arrivé sous forme d'emails, nous en sommes déjà au millier de questions ou d'avis à traiter.

Nous avons mis en place un système qui permettra à chacun d'avoir réponse à sa question, ou si c'est un avis, que celui-ci soit retracé.

Dès le début de la semaine prochaine, vous verrez que ce site Internet fonctionne et reflète quasiment en temps réel l'actualité du débat.

Nous avons également souhaité, pour ceux qui suivent au jour le jour ce qui se passe au cours de ce débat, mettre après chaque réunion publique, comme celle que nous tenons ce soir, une petite note rédigée par la Commission Particulière, qui n'est rien d'autre qu'une note d'ambiance, pour que ceux qui n'étaient pas là, sachent grosso modo ce qui a été dit au cours des réunions précédentes.

Ces notes d'ambiance sont forcément incomplètes, subjectives et ne font pas foi dans le débat. C'est la restitution complète qui fait foi et que nous prendrons en compte pour la rédaction de notre rapport.

Notre petite note d'ambiance est destinée à ce que vous puissiez suivre l'actualité. Elle disparaîtra dès que la restitution exhaustive sera disponible.

Le Maire d'Achères a dit dans son introduction qu'il souhaitait le Débat Public. Pour qu'il y ait Débat Public, il doit y avoir quelque chose à débattre. Autrement dit, les jeux ne sont pas faits. On peut s'interroger à la fois sur l'opportunité du prolongement face à d'autres hypothèses, sur l'aménagement du territoire et sur le mode de transport alternatif, ou d'autres solutions que le prolongement des autoroutes.

Je souhaiterais d'abord connaître l'attitude du Maître d'ouvrage à l'égard de ce débat.

Le Maire a également esquissé un petit historique, très centré sur Achères, mais j'aimerais également que l'on dialogue un peu, car la question a été maintes fois posée sur la continuité du comportement de l'État face à cette question.

Monsieur ROL-TANGUY, comment abordez-vous ce débat ?

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

Bonsoir, merci de me donner la parole.

Sur l'ambiance dans laquelle nous abordons ce débat, je reprendrai les propos que j'ai tenus à Pontoise le 8 mars. Pour tous ceux qui le souhaitent, comme vous l'avez rappelé, le dossier est disponible.

Il comporte effectivement cinq familles de tracés.

Si le dossier se présente ainsi, c'est que le Maître d'ouvrage l'a préparé dans ces termes. Il a aussi répondu, suite aux premiers contacts, aux demandes de la Commission Particulière du Débat Public que vous présidez, Monsieur le Président.

Nous souhaitons que toutes les questions et tous les avis puissent être recueillis sur cinq familles de tracés.

Naturellement, le propre même du débat, les deux séances déjà tenues et celles qui vont se tenir, les ateliers thématiques, sont naturellement en capacité de singulièrement améliorer ce qui d'ores et déjà figure dans ce dossier. Nous n'avons pas la magie ou le fétichisme de ces tracés.

En relançant cette procédure de débat public, qui était au cœur des préoccupations du Ministre de l'Équipement, on touche à ce que l'on appelle d'une façon générale : « le bouclage de la Francilienne », en tout cas ce morceau de prolongement entre Méry-sur-Oise et Orgeval.

C'est bien par des séances comme celle de ce soir que peut être enrichi un dossier que certes, on a essayé de réaliser de notre mieux. A la lumière de ce débat, il ne sera de toute façon pas le même à la sortie.

Sur l'histoire, il est incontestable que c'est un ancien dossier. Monsieur OUTREMAN, Maire d'Achères, a relaté une partie de l'historique, et je ne vais pas tout reprendre, mais peut-être simplement les séquences les plus proches.

Effectivement, depuis 1965, des réserves sont faites dans les documents d'urbanisme locaux.

Pour reprendre la séquence la plus proche, un projet a été débattu au tout début des années 90 « Villexpress ». Ce projet a été abandonné par le Premier Ministre de l'époque, en l'occurrence Pierre BEREGOVY début 1993, en ouvrant sur un débat Bianco. C'étaient les grands-parents du débat public, version CNDP d'aujourd'hui.

C'est ensuite l'examen d'un certain nombre de tracés, puis une décision prise, alors que Bernard PONS était Ministre de l'Équipement début 1997, avec un cahier des charges et une mission confiée au Préfet de Région Île-de-France, et derrière une séquence pour rouvrir notamment, comme on le voit dans le dossier qui est là sur une étude du tracé Nord-Ouest (à l'Ouest de Cergy), et une suspension du dossier jusqu'en 2003 où le Ministre de l'Époque, Gilles de ROBIEN a donc souhaité avoir recours à cette formule de la Commission Nationale du Débat Public pour engager le débat, tel que vous en voyez un morceau ce soir, ici à Achères.

Voilà rapidement brossées les grandes étapes des 15-20 dernières années.

M. RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Votre question ne portait-elle pas sur la continuité de l'État, Monsieur BERGOUGNOUX ?

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

Je posais en effet cette question de la continuité de l'État.

M. RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Et la réponse vous satisfait ? Personnellement, non !

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

Monsieur ROL-TANGUY va peut-être approfondir un peu cette affaire.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

La continuité, pas l'historique ! L'historique, on le connaît aussi bien que vous.

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

Je préférerais que Monsieur précise sa question : que signifie la continuité ?

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

C'est votre question !

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

Si c'est la continuité au sens de ces 15-20 dernières années, ne se sont jamais démenties des prises de positions de principe sur la nécessité de ce prolongement au travers des gouvernements successifs, je peux témoigner qu'il y a continuité.

Il y a continuité au travers aussi des documents d'urbanisme : le schéma directeur de 76 (le vrai premier juridiquement opposable) et le nouveau schéma directeur de 94 pris aussi par décret en Conseil d'État comme le premier, qui maintient effectivement le principe de cette liaison entre Méry et Orgeval.

Concernant la continuité du choix : nous sommes dans une phase de débat, et c'est ce qui compte. A la clôture de ce débat, un rapport de la Commission Particulière du Débat Public sera fait, avec prise de position du Maître d'ouvrage qu'est le Ministre de l'Équipement.

A ce moment-là, en fonction de ce débat, il faudra juger du degré de continuité de la phase que nous sommes en train de vivre.

DANS LA SALLE : N'importe quoi !

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

La réponse vous convient, car c'était votre question, Monsieur BERGOUGNOUX : ce sujet revient souvent dans les questions.

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

Tout à fait.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU COPRA HERBLAY :

Il revient toujours sous la forme que les trois Ministres ont annulée. Où est la continuité de l'État ?

Je trouvais votre question intéressante, car on pose des questions depuis un moment et l'on n'a jamais de réponse.

En lui demandant de répondre à la question sur la continuité, je trouvais votre approche très intéressante. A votre place, et je n'y serai probablement jamais compte tenu de mon âge...

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

...si, tous les espoirs vous sont permis.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

C'est parce que je voulais être gentil, sinon j'aurais dit que je ne voulais pas votre place.

La question porte sur la continuité aussi de la décision de l'État. Il vous fait une réponse qui n'en est pas une, ce qui me console car il ne nous répond pas à nous non plus.

Il ne vous répond pas à vous, qui êtes l'arbitre à mes yeux. L'arbitre ne dit rien alors qu'on ne lui répond pas. Cela me gêne.

(Applaudissements).

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

J'ai posé cette question car je me fais l'écho de certaines prises de position qui ont été faites.

Un projet « Villexpress » a été soumis et Monsieur BEREGOVOY n'a pas souhaité lui donner suite.

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

Je pense que c'est ce que j'ai dit.

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

Maintenant, la décision de Monsieur BALLADUR, qu'a-t-il dit ?

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

DANS LA SALLE : Le tracé rouge a été annulé, pourquoi le ressortez-vous ?

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

C'est une question importante, et il faut aller jusqu'au bout. Qu'a dit Monsieur BALLADUR exactement ?

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

On peut ressortir le courrier qu'il a émis à l'époque, sur lequel il fondait le propos.

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

Donnez-nous exactement les termes utilisés par Monsieur BALLADUR. De toute façon, il sera mis sur Internet, mais pouvez-vous le lire ?

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

Il s'agit de la lettre du 7 avril 1995 de Monsieur Édouard BALLADUR à Pierre CARDO :

« Monsieur le Député,

Vous m'avez fait part au nom des populations riveraines et des habitants que vous représentez de vos préoccupations concernant la future autoroute A184.

Après la réunion tenue à Matignon le 23 décembre dernier, vous avez publié avec les associations (CECA et CO.P.R.A.) un communiqué constatant l'accord de l'État sur les bases suivantes :

⇒ *La continuité des décisions antérieures de l'État au sujet de l'autoroute A184 est confirmée. En conséquence, la solution initiale envisagée ne verra pas le jour ».*

(Applaudissements et commentaires).

⇒ *Toute solution nouvelle ne pourrait être que substantiellement différente géographiquement et/ou techniquement.*

Je vous confirme que telle est bien la position de l'État. Je souhaite que le dialogue puisse continuer à avancer, et je vous propose la réunion d'une table ronde sous l'égide du Ministre de l'Équipement, avec vous-mêmes et les associations concernées.

Cette table ronde permettra notamment de donner toutes les explications que vous jugeriez utiles concernant le choix du fuseau et d'approfondir ce que doit être une solution nouvelle substantiellement différente sur le plan technique, ainsi que la protection optimale des riverains et des sites.

Je pense en particulier au nécessaire passage en souterrain de l'autoroute dans les zones urbanisées et sensibles.

Veillez agréer, Monsieur le Député, l'expression de mes pensées les meilleures ».

DANS LA SALLE : En 1996, Monsieur PONS ressort des cartons le tracé rouge !

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

Je reconnais que la question est délicate.

Monsieur BALLADUR dit que le projet, qui devrait sortir de ce travail, doit être différent, soit géographiquement, soit techniquement du tracé, ou les deux.

Aujourd'hui, me semble-t-il, si je lis le texte au pied de la lettre, Monsieur BALLADUR a ouvert sa porte par cette déclaration à une modification du contenu du tracé rouge, sans pour autant dire que le tracé rouge était purement et simplement interdit.

Toutes ces lettres seront mises sur Internet et vous pourrez en faire votre interprétation.

Venons maintenant au 3^{ème} point : la décision de Monsieur GAYSSOT.

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

Dans les premiers jours de 97, intervient une décision du Ministre de l'Équipement de l'époque, Bernard PONS, grosso modo sur le tracé rouge, qui vous est présenté.

En 1998, s'engage une concertation qui suspend cette décision, et qui permet une étude sur le tracé Nord-Ouest (tracé violet).

Voilà ce qui se passe dans ces années-là.

Je m'excuse, je n'ai pas et je ne connais pas (et j'étais bien placé à l'époque) de lettre du Premier Ministre Lionel JOSPIN à propos d'A104.

Je pèse mes mots et je sais que je ne mens pas, vous ne trouverez pas de lettre du Premier Ministre Lionel JOSPIN sur ce sujet.

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

Je regrette, vous le faites exprès. Lionel JOSPIN a pris deux décisions, l'une en tant que candidat, qu'il a renouvelée en tant que Premier Ministre.

Quand on s'est présenté devant Jean-Claude GAYSSOT pour défendre la position du Premier Ministre dans la continuité de l'État, vous-même étiez présent en tant que Directeur de Cabinet de Monsieur GAYSSOT.

La question qui lui était posée était la suivante : « *nous sommes venus pour appliquer les décisions du Premier Ministre dans la continuité de l'État, c'est-à-dire l'annulation du tracé rouge* ».

Monsieur Jean-Claude GAYSSOT répond : « *Bien entendu, il n'y a aucun problème là-dessus* ».

Vous lui avez glissé un papier : « *Ne t'aventure pas sur ce terrain-là* ».

(Huées).

Il faut que l'on sache dans cette salle, et dans toutes les salles, que ce dossier est porté par la DREIF, et par le haut fonctionnaire que vous représentez. Vous êtes pour ce dossier, vous vous moquez totalement que pour le confort et la sécurité de 130 000 véhicules, 200 000 personnes soient sacrifiées dans leur environnement, leur qualité de vie, leur santé, une vie d'épargne et de labeur.

(Applaudissements).

Pour vous, l'intérêt général, c'est de défendre les lobbies du pétrole, du béton et de la bagnole !

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

Si vous le permettez, Monsieur le Président, je pense avoir le droit à la réponse, si Monsieur BLOT le permet.

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

Bien sûr, sur le même sujet.

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

Je regrette que l'on ne vous ait pas passé, Monsieur BLOT, un papier sur : « Ne vous aventurez pas sur ce genre de terrain ». Je ne ferai pas état de ce que j'ai entendu de votre part. Je ne sais pas si vous lisez au travers des tables, et c'est tout à fait possible, moi pas.

Je ne rapporterai pas d'autres propos que nous avons eus. Effectivement, nous nous sommes rencontrés à cette époque, y compris à l'issue du rapport que vous avez eu sur le tracé Nord-Ouest.

L'intérêt de ce débat ne consiste pas effectivement à croire ou à faire croire ce que l'on a cru lire ou ce que l'on a entendu dire. Je ne me livrerai pas à cela.

(Huées).

Tout fonctionnaire a un devoir de réserve, je le respecterai. Un certain nombre de choses viennent d'être dites, et ne relèvent pas exactement du débat serein que nous devrions avoir ce soir.

M. CLAUDE D'ORNANO, ARDIÈS VAL D'OISE :

Le dossier a peut-être été initialement porté par la DREIF, mais très vite il est devenu le dossier du Val d'Oise.

Le département du Val d'Oise, toutes ses forces économiques, la plupart des élus sont maintenant derrière ce tracé rouge.

Actuellement, le Maire de St-Ouen-l'Aumône, le Maire de Cergy préconisent le tracé rouge au moins dans leur département.

A ce point du débat, tout le monde doit savoir que le Val d'Oise soutient le tracé rouge, au moins pour la plupart des élus, jusqu'à la limite du département et pour les forces économiques que je représente, c'est le tracé rouge initial.

(Sifflements, huées).

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

Cet échange était absolument nécessaire. Il est évident que je n'attendais pas une convergence des points de vue, sur la continuité des décisions de l'État dans cette longue histoire, mais il fallait vraiment que tout soit mis sur la table.

Nous aurons la reproduction des différents courriers, chacun se fera une opinion.

A mon avis d'ailleurs, il y a au départ une distinction qui est peut-être un peu subtile entre la notion de tracé et la notion de projet.

Le tracé est un trait que l'on trace sur une carte ; le projet est la description des ouvrages qui permettraient de concrétiser ce tracé. C'est peut-être de là que vient un certain malentendu, mais qui rend encore plus nécessaire notre débat d'aujourd'hui.

Je voudrais affirmer clairement que du point de vue de la Commission Nationale du Débat Public, il n'y a aucun état d'âme sur le fait que nous avons aujourd'hui un projet, dont on a le droit de discuter l'opportunité.

Certains dans cette salle, et ils vont le dire tout à l'heure, pensent que l'on se trompe complètement dans la politique des transports en Île-de-France, notamment en prolongeant des autoroutes, et vont présenter les solutions qu'ils envisagent ne rendant pas nécessaire ce développement avec les questions qu'il soulève.

Ce débat est ouvert sur l'opportunité, sur le tracé et sur la consistance des aménagements sur chacun des tracés, c'est pourquoi la Commission Nationale du Débat Public n'a eu aucun état d'âme pour répondre à la demande du Ministre de l'Équipement d'engager un débat sur un projet, qui n'est pas le tracé rouge mais : faut-il ou non prolonger la Francilienne ? Si oui, comment ?

Cela m'amène peut-être à demander s'il y a des interventions d'habitants d'Achères, qui pourraient nourrir la première question de ce débat.

MME GALIENE COHU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Un certain nombre de questions concernant notamment les transports en commun, dont une qui est représentative : « *A l'heure où les problèmes de pollution sont de plus en plus criants, pourquoi ne pas rechercher des solutions de transports en commun adaptés et humains ?* »

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

Ceci va rejoindre une intervention des Verts, qui sont représentés ce soir par Monsieur Bassy DIARRA.

M. BASSY DIARRA, MAIRE-ADJOINT ACHERES, REPRESENTANT DES VERTS ILE DE FRANCE :

Je prends la parole, aujourd'hui, 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 OPPOSES A TOUTE CONSTRUCTION D'AUTOROUTE SUPPLEMENTAIRE EN ÎLE-DE-FRANCE.

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

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

Ce serait en totale contradiction avec les engagements pris par le pays quand il a adopté sa Charte de l'Environnement et par la région d'Île-de-France qui s'est déclarée écorégion, notamment en matière :

- de santé publique,
- de sécurité,
- de respect de l'environnement,

- de diminution des émissions de gaz à effet de serre (la part transport représente près d'un tiers du total),
- et de décroissance nécessaire de la consommation d'énergies fossiles (et 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).

Ce n'est pas à Achères que l'on dira le contraire. On a un GEFCO à côté, on a les habitants du Chêne Feuillu à côté ! On ne tient pas compte de nos avis. Quand le Conseil Municipal attire l'attention sur le fait que GEFCO s'est implanté en dehors de toute règle du PPRI, que l'État nous a imposé.

(Applaudissements).

DANS LA SALLE : Que le Préfet a imposé !

M. BASSY DIARRA, MAIRE-ADJOINT (LES VERTS) CHARGE DE LA CITOYENNETE D'ACHERES :

Je ne voudrais pas en rajouter, mais j'aimerais bien aussi parler en l'honneur, pour faire écho du formidable travail réalisé par le Conseil de Quartier du Chêne Feuillu sur les CVO (composés volatiles organiques), quand les vents dominants soufflent en direction d'Achères, Peugeot PSA envoie aussi ses composés sur Achères.

Les Achérois en ont assez !

Cette politique doit se traduire, sur le plan général, par :

- le développement du ferroutage,
- la revitalisation du transport fluvial,
- et enfin une forte amélioration du réseau de transport en commun.

Elle doit s'intégrer dans une volonté politique de relocalisation de l'économie.

Sur le plan local, les actions prioritaires devraient être :

1. Aménager la RN184, dans une optique de trafic en diminution, de manière à supprimer les nuisances et améliorer la sécurité pour les riverains, donc pour les Achérois.
2. Augmenter l'offre et la diversité de transports collectifs (trains et bus) et diminuer les tarifs d'accès (gratuité pour les chômeurs...).
3. 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 (pistes cyclables, parkings à vélo sécurisés) (on a en besoin à la gare d'Achères).

4. développer, pour les marchandises, l'intermodalité rail/voie d'eau/route.

Face aux justifications avancées par la Direction Régionale de l'Équipement pour construire le prolongement de l'autoroute, nous objecterons brièvement que :

1. Ce n'est certainement pas en ajoutant/prolongeant 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, en particulier ceux de la RN184 !
2. Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne, c'est d'abord améliorer le réseau de transports en commun (par exemple en réhabilitant la grande ceinture ferroviaire...).
3. Diminuer le risque moyen d'accident individuel ne fait pas décroître le nombre d'accidents au total quand on encourage, par ailleurs, une forte augmentation du trafic global ! D'autant plus, si celui-ci est essentiellement composé de poids lourds. Il y aura donc 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 !

Ce que l'on constatera donc, si l'autoroute est réalisée, c'est bien :

- 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 nuisances sonores,
- de pollutions supplémentaires portant des atteintes graves à la santé publique (que nous avons tant besoin de défendre),
- des dégradations majeures de l'environnement naturel local,
- et enfin un accroissement irresponsable des émissions de gaz à effet de serre.

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

Je vous remercie.

(Applaudissements).

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

Nous avons une demande d'intervention de la salle.

M. PATRICK ABISSEROR, GROUPE SOCIALISTE DE LA VILLE D'ACHERES :

Sur cette importante question posée ce soir au débat, je voudrais intervenir sur trois points qui nous semblent particulièrement importants pour clarifier ce débat.

C'est un débat ancien, qui a mobilisé et surmobilisé. Depuis longtemps, il était appelé par le vocable « bouclage de la Francilienne ».

Or, aujourd'hui, on constate à l'analyse de ce dossier que l'on ne parle plus véritablement de bouclage, et chacun le sait, la liaison Méry-sur-Oise Orgeval arrivera à Orgeval sur une portion de l'autoroute A13, qui est déjà sursaturée.

Première question sur l'utilité d'un prolongement qui n'a pas vocation forcément à boucler, et qui ne rentre pas forcément dans une vocation d'intérêt régional, mais plutôt dans une vocation de faire passer par nos communes un trafic nord européen pour contourner Paris.

Cette question étant importante, vous devrez apporter la réponse sur la suite du bouclage. Comment ferez-vous pour répondre à la saturation de l'autoroute A13 ?

Le deuxième point sur lequel je voudrais intervenir porte sur le coût. On nous donne des chiffres assez élevés. Pour vous donner deux points de comparaison, le kilomètre d'Éole (métro souterrain à Paris intra muros) s'élève à 30 millions d'euros. Dans vos projets, on avoisine les 66 millions d'euros.

On nous donne une estimation des projets entre 1,5 milliards et 2 milliards.

La difficulté avec les gros chiffres est que l'on ne les perçoit pas. Pour être plus raisonnable, cela représente un schéma directeur du développement de la SNCF pendant 10 à 15 ans sur l'Île-de-France.

A partir de ces deux chiffres et d'une troisième réflexion, portant sur la lisibilité de votre projet, si j'ai bien compris, c'est 2015.

On vit, et on le sait tous aujourd'hui, dans une perspective à court et à moyen termes de gestion de l'énergie difficile, de coût de l'énergie qui va progresser, faisant de la question énergétique une question vitale et stratégique pour notre pays et pour l'Europe.

Sur cette question fondamentale qui appelle évidemment le développement des énergies alternatives, les énergies douces, mais également le recul de la consommation automobile, on nous apporte un projet qui est à contre-courant de ces problèmes posés par le développement de notre région, et par le développement de la circulation automobile.

(Applaudissements).

Enfin dernier point, et je sens bien dans cette salle que nous sommes tous ensemble à la fois pour poser des questions et attirer l'attention de la Commission Nationale sur les populations touchées par ce genre de projet.

Il y a une dizaine d'années, on s'est élevé tous ensemble contre ce projet. Aujourd'hui, derrière ce débat, se profilent quelques points de diversion, quelques points de différenciation qui pourront être demain quelques points de division au sein du camp qui se bat contre cette autoroute depuis des années, et c'est la question des tracés.

J'appelle également ce soir à la solidarité, car je suis Achérois et parce que je suis contre ce projet, de toutes celles et tous ceux qui sont touchés par l'ensemble des tracés.

C'est tous ensemble que nous devons lutter sur cette question du bouclage de la Francilienne, sur cette question de la mise en place d'une politique alternative de développement des transports publics.

C'est tous ensemble que l'on obtiendra le rejet de cette proposition de refaire passer l'A104 par chez nous.

(Applaudissements).

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

Je crois que ce débat public aura au moins eu la vertu de ne pas résumer le débat au choix d'un tracé, car là on pose et on entre vraiment dans une question fondamentale : faut-il faire quelque chose ?

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Et la réponse sur les coûts ?

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

Nous allons écouter effectivement le Maître d'ouvrage, et il y a plusieurs types de questions :

Le Maître d'ouvrage a fait des prévisions de trafics à horizon 2020 l'incitant à faire quelque chose. A-t-il correctement intégré des solutions alternatives : le développement des transports en commun, la navigation fluviale, le ferroutage, etc ?

Souhaitez-vous répondre d'abord sur ce point ?

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

Concernant les hypothèses de trafic de transport de marchandises, on peut avoir des débats à l'infini. Nous avons cherché à faire correctement notre travail, et nous sommes prêts à répondre à toutes les questions précises sur le sujet.

Quoi que l'on en dise ou quoi que j'en ai entendu, la DREIF ne consacre pas ses efforts aux simples questions posées ce soir au travers du prolongement de la Francilienne.

J'en veux pour preuve, il y a 15 jours, le Parisien édition de Paris titrait sur sa première page « Monoprix mise sur le train ». C'était le patron de la filiale logistique de Monoprix, interview croisée avec Monsieur Denis BAUPIN, adjoint Vert au Maire de Paris, qui se félicitait justement des études réalisées, permettant le transfert sur le train du transport pour les magasins Monoprix de Paris entre Villeneuve-St-Georges et Combs-la-Ville. A cette occasion, et devoir de réserve oblige, il félicitait la DRE pour les études qu'ils avaient faites.

De la même manière aujourd'hui, nous travaillons sur des réouvertures de lignes ferroviaires, justement dans une meilleure adéquation fer/fluvial pour que ce que l'Île-de-France consomme en matériaux de construction arrive plutôt par le fer, et après soit plutôt livré par voie d'eau.

Nous travaillons à la demande d'associations (et on vient nous chercher) sur des sujets de messagerie ou de frets rapides.

J'avais encore ce matin, à l'initiative de la Direction Régionale de l'Équipement, une réunion sur : « comment situer un premier terminal d'autoroute ferroviaire en Île-de-France ? »

Si je devais simplement justifier de l'emploi des ingénieurs de la DREIF, je dirai qu'il est consacré d'abord aux efforts en matière de transfert modal vers le fleuve et vers le fer.

Cela ne signifie pas que ceci soit simple et se fasse facilement. Ceci représente des potentialités, comme ce que nous avons proposé avec le soutien du Conseil Régional et de la Ville de Paris à un chargeur comme Monoprix, tout cela représente hélas aujourd'hui des gouttes d'eau dans la mer à mon sentiment.

C'est certainement la priorité de la Direction Régionale de l'Équipement en matière de marchandises.

Quand c'est la presse, qui le reconnaît pour nous, car nous n'avons pas de conférence de presse à tenir sur ces sujets, cela fait plaisir et cela infirme en tout cas un certain nombre de discours qui viennent d'être tenus.

Je voudrais dire aussi dans le même ordre d'idées, et je me félicite que le Maire d'Achères l'ait rappelé, la tranche ouverte de la Grande Ceinture Ouest (GCO) entre St-Germain et Noisy-le-Roi n'a pas reçu dans le cadre de ce contrat de plan de parts de l'État, car elle a été financée entre le Conseil Général et le Conseil Régional.

Tout doit être dit, et je n'ai pas de scrupule à dire que si le Conseil Régional n'avait pas mis comme condition à son ouverture le fait qu'elle soit strictement consacrée au trafic de voyageurs, à l'époque, s'il avait accepté qu'à terme on envisage que GCO, une fois globalement ouverte, puisse accueillir du transport de fret, ce qui est dans la déclaration d'utilité publique, je ne suis pas sûr que la position de l'État qui a négocié le contrat de plan aurait été la même.

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

Donc, des efforts, mais vous arrivez quand même à la conclusion, Monsieur DEBARLE, on vous écoute.

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

Sur les transports en commun de personnes, nous avons évalué l'apport de la tangentielle Ouest qui est une infrastructure ferrée, qui relierait Achères à St-Cyr-l'École, en desservant Poissy et St-Germain.

Cette tangentielle ferrée Ouest devrait accueillir 25 000 voyageurs par jour, dont 5 000 qui abandonneraient le véhicule qu'ils utilisent aujourd'hui.

Les autres voyageurs de cette tangentielle sont des personnes qui prennent déjà les transports en commun aujourd'hui, et qui utiliseraient ce transport en commun car il serait beaucoup plus rapide.

Je me permets de vous rappeler que sur le prolongement de la Francilienne, un trafic de l'ordre de 100 000 véhicules par jour est attendu.

M. RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Sur le coût ?

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

Les tunnels, tels qu'ils sont prévus dans notre projet, sont évalués compte tenu des nouvelles normes de sécurité, à 200 millions d'Euros du km. C'est un peu moins en tranchée couverte : 150 millions d'Euros. C'est ce qui explique les différences de coût entre les tracés, certains ont des coûts nettement supérieurs aux autres, alors que le coût d'une autoroute, soit au-dessus du niveau du sol, soit en déblai, est de 35 millions d'euros.

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

Si vous faites un tracé autoroutier dans le fuseau sud, vous arrivez à Orgeval, que se passe-t-il ?

Autrement dit, comment, si l'on donnait suite au projet, sur cet ensemble de tracés, s'intégrerait-il dans une vision d'ensemble de cette partie de l'Île-de-France ?

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

Un petit détour pour répondre à cette question sur la vision d'ensemble. Cette vision d'ensemble sera transmise par le Préfet de Région au Conseil Régional, dans le cadre de la procédure de schéma directeur en cours de révision dans les jours à venir.

Cette vision d'ensemble prévoit, par rapport au schéma directeur en place, celui de 94, qui nous régit tous, un certain nombre de modifications substantielles, comme notamment la suppression des voiries souterraines, telles qu'elles étaient prévues, pour doubler le périphérique et l'A86. C'est dans ce cadre qu'il nous faut nous placer aujourd'hui.

Ceux qui ont à gérer le réseau autoroutier, aujourd'hui la DRE et qui vous voulez demain, n'ont pas une baguette magique pour supprimer les embouteillages, mais ils essaient d'utiliser au mieux les infrastructures réalisées et d'en faire les compléments nécessaires, comme celui dont on discute ce soir, mais pas de se relancer dans une deuxième vague de voirie souterraine, en tout cas de voirie dans le cœur de l'agglomération.

Notre métier, et c'est celui que nous exerçons tous les jours en exploitant ces autoroutes, consiste à les gérer à la congestion. Je ne sais pas faire autrement aujourd'hui, car il n'y a pas de solution pour dissoudre les embouteillages.

De la même manière, quand on parle de la diminution de la circulation dans Paris, on parle effectivement à juste titre aujourd'hui du nombre de véhicules entrants et sortants en diminution significative, mais ceci ne veut pas dire qu'à l'inverse il n'y ait pas une augmentation des embouteillages.

Aujourd'hui, des systèmes arrivent sur Paris, au Nord (A1 et A3), au Sud (A6A et A6B), à l'Est (A4), à l'Ouest (A13 et A14). Ces trois autres systèmes d'autoroutes supportent d'ores et déjà des trafics nettement supérieurs (à tort ou à raison et ce n'est pas un jugement mais un constat objectif d'un comptage de véhicules) à ceux que supportent aujourd'hui le binôme A13 et A14.

D'après nos comptes, il y aura génération d'un trafic de l'ordre de 10 000 véhicules supplémentaires. Actuellement, même sans autoroute, beaucoup de gens vont chercher à récupérer A13 ou A14 par les moyens du bord, ce que nous allons faire demain si l'un des tracés est retenu.

S'il se passe quelque chose, on concentrera sur ce tracé, ce qui aujourd'hui arrive par petits ruisseaux. En conséquence, l'augmentation ne sera pas très forte.

Les chiffres sont dans le dossier, tout ceci fait une prévision qui reste inférieure sur le fuseau A13 et A14 de plus d'un tiers à ce qui est aujourd'hui constaté sur le fuseau A6A, A6B dans l'Essonne vers Paris, sur le fuseau A4 à l'Est et sur les fuseaux A1 et A3, étant entendu que l'on a des caractéristiques similaires de 2 fois 3 ou de 2 fois 5 correspondant aux 2 fois 4, 2 fois 5 de l'A13-A14.

Aujourd'hui, je ne dis pas qu'il n'y a pas d'embouteillage mais les études de trafic qui figurent dans le dossier montrent que l'augmentation que ceci produirait sur le faisceau A13-A14 est largement inférieure à ce que nous constatons sur les fuseaux que j'ai cités précédemment.

DANS LA SALLE : Et il faut payer le péage ?

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

Pourriez-vous préciser cela quantitativement ?

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

A4 : 270 000 véhicules/jour, A6A/A6B : 260 000 véhicules/jour,

A13-A14 : 120 000 véhicules/jour (respectivement 88 000 et 32 000).

Si l'on se trompe du double, cela veut dire que l'on atteint des chiffres très nettement inférieurs à ce que l'on constate sur les autres fuseaux.

Je ne dis pas que j'ai une baguette magique pour supprimer les embouteillages.

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

Je voudrais que l'on éclaircisse une question très précise. Monsieur DIARRA a dit tout à l'heure que plus on construisait d'autoroutes et plus on augmentait le trafic.

Que génère, comme trafic supplémentaire par rapport à la situation où l'on conserve la voirie actuelle et même avec quelques améliorations, la construction d'une autoroute, quel que soit son tracé dans cette partie ?

Quelle est l'origine de ce trafic ?

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

Aujourd'hui, l'ensemble de la région Île-de-France, en matière de déplacements, au-delà du dossier que l'on examine ce soir, est régi par le Plan de Déplacement Urbain, qui a été soumis à enquête publique, au tout début des années 2000.

En tout cas, il a été préparé et travaillé par la Direction Régionale de l'Équipement, en y associant les collectivités élues, et au premier chef le Conseil Régional.

Ce Plan de Déplacement Urbain se fixe comme objectif une diminution de la circulation automobile. En matière de fret, je citais les exemples par lesquels actuellement nous

essayons de déployer nos efforts pour faire la démonstration qu'un certain nombre de choses sont possibles.

On a tellement le sentiment que la seule réponse à tout, c'est le transport routier qu'il nous faut d'abord et avant tout faire quelques exemples, comme celui de Monoprix ou comme je l'espère demain un premier terminal d'autoroute ferroviaire, donc de ferroutage en Île-de-France.

Une fois que l'on a constaté ce qu'il en est, et fait ce travail générique, je dois dire que celui-ci ne passe pas simplement par la réalisation ou la non-réalisation d'infrastructure pour cette influence sur le trafic.

Nous avons constaté, en cas de pic de coût de l'essence à la pompe, que cela se traduit immédiatement sur le trafic en moins.

Quand on répartit autrement l'espace entre la voiture, les circulations douces, les piétons : politiques menées notamment en première couronne ou à Paris, on voit là aussi des diminutions de trafics.

Il ne faut pas résumer le fait qu'il nous faille demain, objectifs de Kyoto et autres, sur lesquels je ne reviens pas, tendre vers une moindre consommation de ressources fossiles.

Je souligne que l'on parle aujourd'hui d'utilisation des biocarburants vis-à-vis du transport routier. L'équation transport routier = pétrole, dans les 20 ou 30 ans à venir, et dans les 50 ans à venir, me paraît devoir être singulièrement être révisée.

L'objectif premier pour nous est le suivant : comment redonner une capacité à certains tronçons très urbanisés, notamment de la RN184 ?

Comment redonner des allures véritablement urbaines en réduisant ?

Il n'y a pas de projets au sens propre, et ils sont à élaborer. Il serait facile de les élaborer avec les communes, en réduisant les impacts à ce niveau, et en les remettant dans une infrastructure traitée à la mode d'aujourd'hui, c'est-à-dire dans des conditions permettant d'en maîtriser les nuisances, qu'elles soient en matière de bruit ou de pollution.

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

Je suppose que ceci suscite des interventions.

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :

Je serai très bref, en particulier sur les problèmes de la grande ceinture. Je m'étonne beaucoup que l'on ait arrêté, encore une fois de plus, à St-Cyr-l'École le tracé, alors qu'il faut une réouverture complète de la Grande Ceinture Ouest.

(Applaudissements).

De plus, vos chiffres me font doucement sourire. Je ne sais pas où vous êtes allés les chercher, et c'est peut-être le STIF qui vous les a donnés.

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

C'est effectivement dans une étude qui est passée au Conseil d'Administration du STIF.

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :

Il faudrait faire une étude sérieuse également hors de la DRE et du STIF. Pour le Tramway T3, on prévoyait 63 000 passagers et on en est à 123 000 actuellement. Là, je pense que ce sera la même chose.

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

Souhaitez-vous répondre maintenant, sachant que de toute façon nous aurons une réunion thématique où nous développerons tous ces sujets ? Je sais que vous êtes impliqués dans la préparation de cette réunion.

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

Je n'ai pas de réponse particulière à faire à Monsieur LOISEAU.

Ce n'est pas sous mon contrôle, mais sous celui de la Commission Particulière du Débat Public, le Débat Public est justement le moment qui permet ce type de contre-expertise. Je n'ai pas de souci en la matière, et je ne suis pas certain que toutes les études de la DRE soient parfaites et sans capacité de se mesurer à d'autres.

J'essaie simplement de faire comprendre que les ingénieurs de la DRE essaient de faire correctement leur métier. Ceci dit, cela ne veut pas dire que d'autres ne sont pas capables de fournir des contre-expertises. Dans un tel débat, au contraire, les contre-expertises sont bienvenues.

M. RICHARD, ACHERES :

Une réunion avait été organisée sur la Ville sur les projets envisagés. Ce tracé risquerait de séparer la ville en deux et de produire des nuisances.

Lors des « Assises de la ville », un projet du Port Autonome de Paris, et l'aménagement de cette Plaine pour améliorer la qualité de vie avaient été présentés.

Quand on monte un projet, il faudrait concerter la Ville, les élus locaux. Ce projet va complètement chambouler la situation.

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

Nous allons en parler longuement tout à l'heure. Mettez vos phrases au conditionnel.

M. RICHARD, ACHERES :

Je le dis, car nous avons participé aux Assises de la Ville. Maintenant que c'est urbanisé, on ne va pas ajouter d'autres choses qui risqueraient de dégrader les paysages, alors que nous avons amélioré notre qualité de vie (forêt et bord de Seine). Nous voulons aménager des promenades, si vous mettez une autoroute en plein milieu, nous n'aurons que des nuisances. Il faut tenir compte de ces éléments.

(Applaudissements).

Je parle pour la ville d'Achères mais aussi pour les villes avoisinantes.

Le réseau routier français est en bon état et suffisant. Je trouve que l'on devrait plutôt garder cet argent pour construire des logements sociaux, dont l'utilité serait plus intéressante.

(Applaudissements).

M. BENOIT, HERBLAY :

Dire que les camions vont rouler au biocarburant est une idiotie. Le biocarburant ne pourra représenter que 5 % de l'équivalent en pétrole. Vu la superficie de la France, c'est peu. Les camions rouleront toujours au pétrole et pollueront toujours.

L'autre système est de favoriser le ferroutage et le fluvial.

Il n'y aura pas assez de pétrole pour tout le monde !

(Applaudissements).

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

Vos propos posent une question de fond, que l'on va sûrement approfondir au cours de la réunion thématique : dans quelle mesure l'hypothèse, qui est aujourd'hui plus que vraisemblable, d'une raréfaction, et donc un prix élevé des produits pétroliers, pèse-t-elle sur les prévisions de trafic que l'on peut faire, et sur la difficulté des questions que l'on rencontrerait à horizon d'une quinzaine d'années ? C'est quelque chose qu'il faudra regarder dans le détail.

Je ne suis pas sûr que vous ayez aujourd'hui la possibilité d'entrer dans le détail de cette affaire, mais si vous souhaitez dire quelques mots sur la façon dont cette affaire a été prise en compte dans vos réflexions.

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

Un certain nombre d'études ont été faites, par exemple si le pétrole était doublé, quelle implication sur le trafic ?

Après une baisse au moment de la hausse des carburants, on constate une sorte de remontée par exemple.

Quand on augmente de 50 % le prix du pétrole, on s'aperçoit que cela conduit à une diminution du trafic automobile d'environ 4 %.

Cela ne suit pas linéairement le prix du baril de pétrole.

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

Ce sont des questions que l'on approfondira, mais il est évident que l'on ne peut aujourd'hui travailler que dans une hypothèse de prix de pétrole durablement élevé.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

J'aime beaucoup vos questions, Monsieur BERGOUGNOUX car elles sont pointues et précises, le problème est que je n'entends jamais la réponse.

J'avais cru comprendre tout à l'heure que vous aviez demandé si l'on pouvait donner le chiffre de l'augmentation du trafic entraînée par la construction d'autoroute. Cela devait se faire en deux points.

Monsieur ROL-TANGUY a parlé pendant 5 mn, mais je n'ai pas entendu le chiffre. J'aimerais que l'on réponde à votre question.

S'ils arrivent à répondre à votre question, ensuite j'en ai trois toutes petites auxquelles on peut répondre par « oui » ou « non ».

Cela ne vous gêne pas que le Monsieur ne réponde pas à votre question ?

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

Il va répondre, vous voyez bien que le débat s'anime, et que l'on saute de questions en questions.

Monsieur DEBARLE, je réitère : nous sommes en 2020 avec la voirie existante, il y a un certain trafic qui est en augmentation par rapport à la situation actuelle. On fait une autoroute dans cette partie. De combien augmente le trafic par rapport à la situation de référence 2020 ?

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

En 2020, nous avons considéré qu'il y aurait un certain nombre d'habitants et d'emplois en plus par rapport à aujourd'hui dans la région Île-de-France. Les bases consistent à avoir 800 000 habitants de plus, et passer de 11 millions à 11,8 millions.

Concernant la circulation, les simulations de trafics se font à l'heure de pointe du soir, entre 17 heures et 19 heures.

D'abord, je vais vous parler de l'ensemble de la région Île-de-France et ensuite on verra ce qui se passe sur la zone d'études, c'est-à-dire sur le quadrilatère que vous avez notamment sur les plans qui vont être remis en début de réunion.

Sur l'ensemble de la région Île-de-France, il y a 17,2 millions...

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

...excusez-moi, mais ce n'est pas la question. La construction d'une autoroute augmente le taux...

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

...si vous me laissez finir, vous aurez la réponse à votre question.

En 2020, des véhicules parcourront tous ensemble pendant une heure 17,2 millions de kilomètres, si l'on ne fait rien.

En fonction des tracés, un certain nombre de choses changent. Notamment, si l'on fait les tracés bleu, vert et rouge, on ne change pratiquement pas au niveau de la région le nombre de kilomètres parcourus.

Quand on est dans une région excessivement bien desservie en matière routière, des gens se transfèrent d'un lieu à l'autre, et au lieu de prendre une route, en prennent une autre certes, mais au niveau de la région, le nombre de kilomètres n'est pas modifié.

Ce nombre de kilomètres peut être modifié, quand on impose à une certaine catégorie d'usagers de faire un trajet un peu plus long. C'est ce qui se passe dans le cadre du tracé violet.

Le chiffre projeté montre à peine 50 000 km par heure de parcourus, et c'est totalement marginal, par rapport aux 17 millions. Par rapport à la précision de nos études, à l'état où nous en sommes, on ne peut en dire plus.

Concernant la zone d'études, et Achères est au centre du quadrilatère, il y a à l'heure de pointe du soir 2,4 millions kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules.

Si l'on fait le prolongement, quel que soit le tracé, nous voyons effectivement sur la zone d'études une augmentation du nombre de kilomètres parcourus.

Cette augmentation oscille entre 20 000 et 72 000 kilomètres, avec des chiffres qui sont très proches. Je retiens aujourd'hui qu'ils sont assez proches, car les différences sont dans l'incertitude de nos études.

On a légèrement plus, car une partie du trafic qui, aujourd'hui utilise l'A86, viendrait utiliser le prolongement de la Francilienne. On voit que la marge reste dans des pourcentages largement inférieurs aux pourcentages du trafic.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Merci, j'ai compris la réponse.

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

Cette fois-ci, c'est une réponse précise, que vous pouvez contester.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Non, elle est précise et nette.

Le temps de travail diminue depuis maintenant très longtemps. On est pour ou contre, mais aujourd'hui, on en est aux 35 heures. Si l'on applique un modèle, d'ici 2015, le temps de travail aura diminué. Forcément, cela aura une influence sur le trafic.

Tous ceux qui utilisent les routes ou autoroutes savent bien que depuis qu'il y a des RTT, le vendredi à 17 heures, c'est moins pire qu'avant, car cela se partage.

La question est : avez-vous tenu compte de la diminution fort probable du temps dans les calculs ? Pour moi, la réponse est « oui » ou « non » ?

Si c'est non, je vous renverrai la balle en vous demandant ce que vous pensez d'un sujet aussi important qui n'est pas traité ?

Si, c'est oui, on demandera des chiffres.

Concernant la pyramide des âges, on parle du papy-boom. C'est une personne de 50 ans qui, dans 10 ans, si on lui laisse un peu de travail sera à la retraite. Cela aura aussi une énorme influence sur les déplacements. Je suis d'accord avec vous, quand j'aurais 60 ans, je me déplacerai encore. Mais, à moins d'être idiot, je ne me déplacerai pas le matin à 7 heures, ni le vendredi soir à 17 heures, si je peux faire autrement. Donc, cela a un impact important sur le moment du déplacement, probablement aussi sur l'itinéraire, car je ne vais pas forcément au même endroit.

Avez-vous tenu compte de l'évolution de la pyramide des âges dans le calcul des modèles ?

Les moyens modernes de communication se développent, notamment Internet et le télétravail. On peut penser qu'en 2020, le télétravail se sera beaucoup développé par rapport à ce qu'il est aujourd'hui, et de ce fait, on se déplacera moins.

Avez-vous tenu de l'impact de l'évolution des moyens modernes de communication dans le calcul de l'augmentation du flux ?

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

Prend-on en compte une hypothèse de modification du temps de travail ? Oui.

Ceci étant, y a-t-il un résultat tangible ? Non.

Cela fait un certain temps que l'on constate que le nombre de déplacements domicile/travail et sorties en véhicules pour les affaires professionnelles est assez constant. Cela représente 48 % du nombre total de déplacements.

Les autres déplacements sont ceux liés aux achats ou pour motifs scolaires : accompagnement des enfants à l'école, les étudiants qui vont à la faculté. Ces chiffres sont loin d'être négligeables. 11 % des déplacements en voitures sont dus à ce mode de déplacement.

De plus, on a vu la durée du travail se modifier. Si cela se voit en termes de circulation aux heures de pointe, en termes de trafic journalier, c'est beaucoup moins sensible.

M. RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

On essaie bien d'enlever les bouchons. Si l'A15 était fluide, on aurait beaucoup moins de problèmes de circulation et de perte de temps.

De quoi se plaignent les industriels ? Il faut énormément de temps pour se rendre de Roissy Charles de Gaulle à Poissy (chez Monsieur Peugeot).

Si cela roule bien, je ne suis pas sûr que Monsieur Peugeot demande expressément une autoroute, qui de plus sera à péage.

Si la circulation se faisait bien sur les autoroutes, les gens se plaindraient un peu moins. C'est bien des bouchons dont on parle. Le point le plus fort porte sur les embouteillages, qui représentent une perte de temps, donc perte d'économie pour les industriels.

Pourquoi ne parlez-vous plus de bouchon ?

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

Concernant le trafic des poids lourds, ceux-ci ne se déplacent pas systématiquement de la même manière que les gens dans leur véhicule particulier. Le trafic des poids lourds est nettement plus étalé dans la journée.

Effectivement, ils participent à la congestion des voies, et notamment quand les différentes formes de trafics sont mélangées sur la même voie, c'est ce qui se passe sur la RN184. Sinon, les poids lourds ont tendance à éviter l'heure de pointe du soir.

Si vous regardez le pourcentage de poids lourds par rapport au trafic, vous verrez qu'il est moindre qu'en milieu de journée.

M. MICHEL MALLET, PRÉSIDENT DU COLLECTIF POUR LA CIRCULATION EN VEXIN ET VAL DE SEINE, POUR LE DÉVELOPPEMENT DU DPU :

Ce n'est pas vrai, car la plupart des entreprises travaillent en flux tendus. Des poids lourds amènent de la France entière des pièces détachées.

Empruntez la RN190, le pont Rhin et Danube aux Mureaux dans le canton de Meulan, sortez de votre bureau, et vous verrez tous les poids lourds là-bas. A 19 h, ce pont est bouché.

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

J'aimerais un jour que vous nous montriez par une extrapolation de ce qui s'est déroulé dans le passé, comment se situe votre prévision globale 2020, mais peut-être pas instantanément ?

Compte tenu des facteurs que nous avons évoqués tout à l'heure (augmentation du prix du pétrole), y a-t-il un certain tassement de la croissance qui pourrait conforter la vision globale que vous avez du développement du trafic ?

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

On peut répondre instantanément sur le principe, mais je ne vais pas répondre instantanément sur les chiffres.

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

Je sais que vous avez tous les chiffres, et il faudra nous les fournir.

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

Dans ces dix dernières années, par exemple la croissance sur les deux premiers anneaux qui sont ceux du périphérique et de l'A86, petit à petit on atteint une asymptote.

Quoi qu'en dise l'intervenant précédent, et je me suis peut-être mal fait comprendre tout à l'heure, et je suis prêt à répéter, aujourd'hui notre métier est de gérer le réseau autoroutier à la congestion.

Il est évident que je n'ai pas de baguette magique, et que je ne saurais pas supprimer les bouchons.

A l'inverse, et c'est bien l'essentiel du débat de ce soir ou ceux qui se déroulent ailleurs, je pense qu'il nous faut, là où il n'existe pas de capacité, de faire en sorte que ces bouchons soient ailleurs qu'en ville, et c'est le cas aujourd'hui avec ce qui se passe dans ce secteur de l'Île-de-France : trouver des solutions pour transposer ce genre d'infrastructure en dehors des lieux urbanisés.

(Mouvement de foule).

DANS LA SALLE : C'est une belle contradiction !

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

Je suis tout à fait tranquille sur ce sujet, mais cela ne supprimera pas les bouchons de l'A15, cela n'est pas dans mes capacités.

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

L'intervention de Monsieur DIARRA comportait une affirmation. En développant le réseau routier, on aurait un accroissement du nombre d'accidents. Qu'en pensez-vous Monsieur DEBARLE ? Avez-vous quelques arguments ?

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

Le projet de prolongement de la Francilienne n'accroît pas le trafic général sur l'Île-de-France. L'amélioration de la sécurité routière, qui est notre objectif, porte sur l'aménagement d'un certain nombre de routes où l'on a un mélange des trafics, avec des carrefours à feux, et de mettre ce trafic sur une route avec des carrefours dénivelés de caractéristiques autoroutières.

En France, les autoroutes sont beaucoup plus sûres que les routes nationales.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Pas en Île-de-France !

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

Donnez des chiffres !

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

Si vous prenez la Route Nationale 184 et l'autoroute A15, ces cinq dernières années, on relève 22 accidents mortels sur la RN184 et 5 sur l'A15 pour une circulation de 50 000 véhicules par jour (RN184) et 130 000 véhicules par jour (A15).

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Cette question a été posée à Andrésy, et je voudrais des chiffres précis. Sur le site de la Sécurité Routière, la carte présentée montre que l'A15 et l'A13 sont représentées par une couleur plus dangereuse que la RN184. Comment expliquez-vous cela ?

C'est en complète contradiction avec vos propos, à moins que j'aie mal lu la carte. Depuis, vous avez dû la consulter. Comment expliquez-vous les couleurs ?

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

Je suis allé sur le site de la Sécurité Routière, et j'ai vu deux rapports, l'un sur les Autoroutes et l'autre sur les Routes Nationales, et un troisième rapport sur l'accidentologie de manière générale.

Habituellement, quand on compare une autoroute aux routes nationales qui lui sont proches, en France, notamment en zone rurale, une autoroute est quatre fois plus sûre qu'une route nationale. En Île-de-France, pour l'A13 et l'A15, le rapport est de 2,5.

Vous pouvez vous référer aux chiffres figurant sur le site de la Sécurité Routière, et qui sont dans le dossier des études que nous avons faites.

L'autoroute A14 est 4 fois plus sûre.

DANS LA SALLE : C'est normal, il n'y a personne.

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

Pour que ce soit bien clair, les comparaisons (2,5 et 4) s'entendent par rapport au kilomètre parcouru.

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

Et par rapport au nombre de véhicules.

Le risque d'accident très grave est moins important sur les autoroutes encombrées, quand on est pratiquement à l'arrêt que lorsque l'on roule à la vitesse maximale autorisée.

M. RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

La carte est fautive, vous l'avez vue ?

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

Je n'ai pas vu la carte, mais que deux rapports écrits et un rapport sur l'accidentologie générale.

M. RAFFOLT, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Monsieur BERGOUGNOUX, je voudrais que vous notiez que la dernière fois, on avait dit que l'on pouvait avoir des données sur le Val-d'Oise très précises, mais qu'il n'avait pas trouvé la carte. Je vais vous l'envoyer !

Une autre interrogation : êtes-vous un arbitre ? Que pensez-vous de ces gens qui ne trouvent pas une carte sur le site ?

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

On ne vous entend pas, vous n'avez pas pris le micro. Moi, je vous ai très bien entendu, mais pas la personne qui fait la restitution.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Cela tombe bien, c'est vous qui êtes l'arbitre. Êtes-vous l'arbitre ou non ?

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

Je chercherai évidemment à ce que toute cette affaire soit tirée au clair, et vous pouvez en être sûr !

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Que se passera-t-il si j'ai raison ?

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

On dira que vous avez raison, je plaisante !

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Pas moi. Que se passera-t-il ? Quelle sera l'attitude de la CNDP ?

DANS LA SALLE : Du calme.

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

La CNDP ira jusqu'au bout de l'éclaircissement de cette affaire, arrêtez les procès d'intention.

Je suis là pour essayer de tirer ce dossier au clair. Donc, en fonction des arguments présentés, j'essaierai d'y voir clair. Il n'y a pas de polémique à engager là-dessus.

Monsieur DEBARLE vous a cité des chiffres : le nombre d'accidents constatés par rapport au nombre de kilomètres parcourus sur l'A15, l'A14 et la RN184. Ses chiffres viennent de la Sécurité Routière. Je consulterai cette carte et les couleurs. Je ne connais que les propos tenus par Monsieur DEBARLE issus du rapport de la Sécurité Routière. Il y a eu un argument ici, et un autre sur la couleur de carte. Nous allons essayer de comprendre ce qui se passe.

M. SERGE CAMUS, ACHERES :

Je voudrais demander à Monsieur DEBARLE une précision. Vous ne pouvez pas limiter la notion de sécurité routière à une comparaison du nombre de morts sur des axes routiers, car cela ne veut rien dire du tout.

Il nous faudrait le nombre d'accidents corporels et leur gravité, et ce serait une donnée beaucoup plus précise que le nombre de morts.

M. JEAN-JACQUES MERCIER, SECRETAIRE DES VERTS YVELINES :

Je ne vais pas reprendre les propos de Monsieur DIARRA, mais il me semble que l'on veuille nous faire croire qu'il ne s'agit que d'un problème de circulation Francilien. Or, le projet de cette autoroute est destiné principalement aux échanges des poids lourds Nord-Sud, et cela a déjà en partie été dit.

La preuve en est, en même temps que ce Débat Public, il y a également celui sur le prolongement de l'A12, qui est un prolongement de l'A104.

On nous a parlé de 20 % de trafic supplémentaire dans la Région. Du fait d'une autoroute supplémentaire, l'apport de circulation ne représente pas que de la circulation locale. Pouvez-vous nous donner des précisions ?

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

Monsieur DEBARLE, soyez très précis, car j'ai l'impression qu'il y a un malentendu.

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

J'ai évoqué les accidents mortels. Sur la RN184, toujours dans les 5 dernières années, on a dénombré 72 accidents graves, et 31 sur l'A15. On retrouve toujours une RN184 moins sûre que l'autoroute A15.

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

Vous revenez maintenant à la question posée.

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

Nous avons estimé que, sur le prolongement de la Francilienne, il y aurait 8 000 poids lourds par jour. Ceux-ci effectuent des trajets différents et se répartissent dans trois catégories de trafic :

Poids lourds partant d'une entreprise située dans notre zone d'études et effectuant tout leur trajet dans cette zone pour livrer.

DANS LA SALLE : Pouvez-vous citer les entreprises ?

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

Au moins Peugeot.

Les poids lourds à l'intérieur de cette zone représentent 2 600 véhicules sur les 8 000.

Certains poids lourds ont leur origine ou leur destination située dans la zone d'études et leur autre point se situe à l'extérieur. On ne dénombre 3 700, dont 2 000 sont dus au site de Peugeot à Poissy.

Enfin, 1 700 poids lourds traversent la zone sans s'y arrêter, c'est le trafic de transit. Ces poids lourds viennent majoritairement de l'autoroute A1 et plus faiblement de l'autoroute A16 (aujourd'hui, le trafic de l'A16 représente 10 % de l'autoroute de A1). Ils repartent notamment par l'autoroute A10 et l'autoroute A11, en direction du Sud vers Irun ou vers la Bretagne et les régions françaises situées sur ce trajet.

Concernant les modifications du trafic des poids lourds, il est exact qu'un certain nombre de poids lourds, qui utilisent l'A86, viendront utiliser le prolongement de la Francilienne. De mémoire, entre 2 500 et 3 000 poids lourds supplémentaires ne passeraient pas par ici, s'il n'y avait pas le prolongement de la Francilienne.

Aujourd'hui, sur la RN184, il n'y a pratiquement pas de trafic de transit poids lourds.

M. PASCAL PERRIAU, MAURECOURT :

Je suis incapable de dire si vos chiffres sont bons ou non, et je trouve étonnant que vous puissiez les prévoir dans 20 ans.

Page 49 de votre document, on trouve un paragraphe sur la fiabilité des modèles de calculs. 35 études ont été faites sur les liaisons autoroutières sur demande de la Cour des Comptes, et dans 25 % des cas, vous êtes très satisfaits, car vous avez 10 % d'écart sur les données estimées. Dans 40 % des cas, que vous considérez corrects, vous avez déjà 25 % d'erreur. Je ne vous parle pas des 35 % qui restent.

Si je propose un projet à mon employeur, et que je me trompe de 25 %, il me met à la porte ; c'est très simple.

Comment peut-on annoncer autant de chiffres avec autant d'incertitudes, et prendre en otage la vie des gens avec des erreurs aussi massives ?

De plus, l'impact du péage ou du non-péage va être énorme. Sur l'A14, il n'y a que les VRP dont la société paie le télépéage qui l'empruntent ou quelques nantis, les autres passent par l'A13.

(Applaudissements).

C'est pour cette raison que dans votre calcul il y a de la place sur l'A14, il suffit de payer 6 ¢ sur l'A14, et on repaiera encore 6 ¢ sur l'A104. Quel est le taré qui va mettre 12 ¢ de sa poche pour faire Cergy-La Défense ?

(Applaudissements).

M. TAILLANDIER, SALARIE, ELU CGT AU COMITE D'ENTREPRISE PEUGEOT :

J'entends des choses depuis le début qui m'irritent un peu.

Un intervenant parlait au nom des acteurs économiques. Les vrais acteurs économiques sont ceux qui conçoivent et construisent les véhicules chez Peugeot, et c'est à eux que je pense.

On ne dit pas tout ici. Peugeot est en train de dépecer l'entreprise, il l'externalise en sous-traitant à outrance. Il demande aux sous-traitants de s'installer dans la région ou dans un

rayon de 50 km. Le DRH a dit au Comité d'Entreprise qu'il veut une bretelle qui arrive à GEFCO.

Il se discute des choses au-dessus de nos têtes, et il faut dire la vérité aux populations. Le Maire UMP de Poissy parle au nom de l'acteur économique : la famille Peugeot. Moi, je parle au nom des vrais acteurs économiques : ceux qui produisent des richesses chez Peugeot et qui habitent Achères, comme moi.

Je peux vous dire qu'ils ne veulent pas l'autoroute ici, et la Direction la revendique. Elle veut une bretelle qui arrive à GEFCO.

(Applaudissements).

Là où l'on construisait 2 200 véhicules il y a 20 ans, on en construit maintenant 1 700, mais il y a 10 fois plus de camions qui entrent dans l'entreprise. Pourquoi ? On demande aux sous-traitants de livrer au moment où l'on monte la pièce dans l'entreprise. Voilà pourquoi on veut faire une autoroute.

(Applaudissements).

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

Merci. Vous répondez d'abord sur les incertitudes de prévisions. Enlèvent-elles toute valeur à votre analyse ?

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

Sur les incertitudes de prévisions, nous avons cité le rapport de la Cour des Comptes pas spécialement pour manifester notre satisfaction des résultats de nos simulations de trafics, mais une étude a été commandée par la Cour des Comptes et nous en avons cité les résultats.

Le but de ces études de trafic consiste à donner des tendances et pouvoir comparer les projets les uns par rapport aux autres. Pourquoi peut-on avoir des études de trafics avec ce type de taux d'erreurs ? Pourquoi cela paraît-il aberrant ?

Quand on fait des études de trafics, on bâtit un scénario d'aménagement du territoire. Sur le territoire aux alentours d'Achères, nous avons considéré entre aujourd'hui et 2020 qu'il y aurait 1 000 emplois supplémentaires. De même, il y aura des habitants en plus.

Sur cette prévision liée à des projets de développement menés par les collectivités territoriales, on peut trouver une marge d'erreur et des vitesses de développement du territoire.

Les prévisions, que nous faisons aujourd'hui, ont été démarrées début 2004, avec des statistiques 2003/2004 et des projections en 2020, c'est-à-dire que nous nous projetons dans 17 ans.

A partir d'une erreur, qui peut être très faible, moins de 1 % par an, on peut arriver à des différences de trafic de 25 %. Ceci étant, ces prévisions de trafic nous donnent des éléments de comparaison.

Quand le modèle de trafic est amené à donner des résultats sur le court terme, notamment quand on est proche d'ouverture de voies importantes en région parisienne (et on vient de le voir assez récemment sur l'A115), la réalité correspondait aux prévisions.

L'une des dernières mises en œuvre a été l'ouverture, au moment de l'heure de pointe, de la bande d'arrêt d'urgence à la circulation sur l'autoroute A4. Ceci a été fait au vu des prévisions de trafic et la réalité est conforme à ces prévisions de trafic.

Effectivement, quand on se projette à 20 ans, il est difficile de faire des prévisions, surtout quand vous n'avez pas toutes les cartes en mains.

M. PASCAL PERRIAU, Maurecourt :

Vous reconnaissez l'erreur !

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

Parfois, les chiffres sont justes, parfois on est un peu plus éloigné avec une égale proportion entre la sous-estimation et la surestimation. Ceci étant, se projeter et prévoir le nombre d'emplois en 2020 ou le nombre d'habitants sur un périmètre aussi large que notre zone d'études, qui est assez importante, car elle représente 700 km², n'est pas forcément un exercice facile.

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

Ce sont des choses que l'on approfondira.

La question que vous soulevez pose problème. Étant donné la marge d'incertitudes, que l'on peut avoir sur certaines composantes, cela remet-il en cause les analyses et les conclusions auxquelles on peut arriver ? On y travaillera.

J'ai bien enregistré la prise de position concernant Peugeot, et cette opinion sera inscrite au débat.

Des personnes, disciplinées, remplissent des petits papiers ; elles ont quand même le droit d'intervenir.

Quelles sont les questions, sans trop changer de sujet ?

MME GALIENE COHU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Des questions portent sur le transport par rail, Monsieur TISSOT souhaite prendre la parole.

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

Toutes les questions auront une réponse bien entendu, et nous en prendrons quelques-uns tout de suite.

M. TISSOT, ACHÈRES :

Je voudrais vous livrer une réflexion d'habitant. En regardant les tracés, on parle d'un bouclage de l'A104. Pour moi, il s'agit de l'envoyer sur St-Quentin-en-Yvelines et Melun-Sénart. Ce n'est pas le cas. Donc, on se moque de nous, ce n'est pas le bouclage de l'A104.

On oublie les enquêtes de l'ADEME qui viennent de sortir. Par exemple, une pomme de terre cultivée en Hollande, traverse la France, pour être coupée et épluchée en Italie, et remonte en Belgique pour être vendue. On oublie d'en parler dans les études. Cela signifie que cela coûte moins cher de faire transiter des pommes de terre deux fois en France que de les éplucher sur place.

Un kilo de yaourt parcourt 4 900 km par voies routières avant d'arriver dans notre caddy. Aucune proposition par rapport à cela.

Vous dites, et je ne mets pas votre parole en doute, que l'État est très sensible au transport par fer. A Achères, on vient de fermer la gare de triage : bonjour, le soutien au ferroutage !

En tant qu'habitant, je me pose de nombreuses questions, et j'ai un peu l'impression que l'on nous fait prendre des vessies pour les lanternes.

En regardant les tracés, le plus logique est de rénover la RN184, car la route existe déjà, mais cela gêne des centaines de milliers de personnes. Cela arrange qui ? Les usines Peugeot et l'accès à la vallée de la Seine.

Je rejoins complètement l'intervention de l'élu CGT. En fait, les trajets les moins chers n'intéressent que l'usine Peugeot.

On nous fait croire qu'il y a un trajet possible dans la nature, qui ne polluera pas. Je vous rappelle que la pollution globale sur l'Île-de-France se concentre dans l'Ouest parisien. Il faut arrêter de penser que, comme pour le nuage de Tchernobyl, Achères échappera à la pollution.

Achères, comme tout le monde, aura sa pollution, quel que soit le tracé.

Un tracé ne passera peut-être pas par la Plaine d'Achères, le Conseil Général s'oppose au projet car il faut des réserves foncières pour élargir les routes, et il faut un pont !

J'ai le sentiment que l'on nous prend pour des « gogos » et que l'on veut nous faire croire encore, comme pour le PPRI, que les inondations s'arrêtent à l'entrée de Poissy avec des crues de 3 ou 4 mètres, permettant à GEFCO de construire, mais pas Achères.

Par contre, on pourra faire l'A104 dans la plaine d'Achères.

Soyons clairs, soyons vrais !

(Applaudissements).

A mon sens, on nous prend un peu pour des « neuneux » !

Je ne mets pas en cause la pertinence des arguments avancés par nos éminents énarques, ils font leur travail.

J'ai un peu l'impression que, comme pour de nombreux projets, on a un mauvais projet et on essaie de trouver de bons arguments pour nous le faire avaler.

Je vais me permettre un clin d'œil avec l'actualité. Je suis persuadé que le prolongement de l'A104, tel qu'il est prévu, aura un effet à peu près aussi désastreux que la mise en place du CPE sur l'emploi des jeunes.

(Applaudissements).

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

Cette opinion est enregistrée. J'observerai simplement que l'on a dit, le plus clairement possible ici, qu'il ne s'agissait pas à toute force de faire passer un projet. On en débat et on verra ce qu'il sort du débat.

MME GALIENE COHU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Des demandes plus complémentaires à propos du Maître d'ouvrage. Pour compléter le tableau P.53 et donner par type de trafic (transit, échanges internes) la longueur moyenne parcourue sur la nouvelle infrastructure.

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

Pouvez-vous donner des éléments dès maintenant ?

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

En longueur moyenne, environ 50 % des déplacements se font sur une longueur inférieure à 4 km. Il n'y a pas de raison que ce soit vraiment différent sur le trajet de la Francilienne.

La Francilienne a un ensemble de trafics de trois types, le trafic de transit représente une part relativement minime, sur le prolongement de la Francilienne.

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

Maintenant, il faudrait avancer et on vous a largement entendu sur l'opportunité ou l'absence d'opportunité pour la majorité d'entre vous de prolonger la Francilienne.

Je souhaiterais que l'on en arrive à des considérations plus territoriales.

A supposer que l'on considère que le prolongement de la Francilienne soit nécessaire, un certain nombre d'options vous sont présentées.

Sur ces options, y a-t-il des considérations générales, avant de passer vraiment au cœur du sujet de ce soir ? C'est-à-dire : quelles seraient les conséquences pour Achères s'il advenait que l'on pense au tracé bleu ?

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

Il y a un souhait d'intervention de Monsieur BARBAS sur les avantages ou inconvénients des différents tracés.

M. BARBAS, ACHERES :

Quatre projets sont proposés, certains concernent des tracés nouveaux dans des zones très urbanisées, comme le tracé bleu, alors que des tracés ne nécessiteraient que peu d'aménagement (tracé noir), c'est-à-dire le réaménagement de la RN184. On ne comprend pas très bien pourquoi un tel projet n'est pas privilégié par rapport aux autres.

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

Que pense le Maître d'ouvrage du réaménagement de la RN184 ?

Je me permettrai de faire observer que si l'on retient l'option qui s'est dégagée tout à l'heure, c'est-à-dire de ne pas construire d'autoroute radicalement nouvelle, on vivra avec la RN184, sur laquelle on fera progressivement des aménagements, qui ne seront peut-être pas aussi radicaux que ceux envisagés.

Que pense le Maître d'ouvrage de cette hypothèse « d'amélioration » de la RN184 ? Dans quelles mesures cela répond-il aux objectifs différents que vous avez envisagés ?

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

Essayer d'améliorer la situation par des aménagements ponctuels, dont la RN184, pour permettre le développement de la boucle de Chanteloup, un pont supplémentaire est prévu sur la Seine à la frontière entre Andrésy et Carrières-sous-Poissy, et la Ville d'Achères.

Autre aménagement ponctuel qui peut dépendre des secteurs de la RN184 : une concertation vient d'être engagée pour aménager la RN184 dans les Yvelines.

Le dossier de concertation a montré qu'à l'arrivée sur St-Germain-en-Laye pour permettre une réelle amélioration, il fallait des travaux très lourds et de plus un certain nombre d'expropriations.

Autre point d'aménagement : la traversée d'Éragny sur la RN184.

La traversée d'Éragny comporte un certain nombre de carrefours commandés par des feux tricolores. Des générations de personnes ont cherché à améliorer le fonctionnement de ces feux tricolores.

Compte tenu qu'il n'y a pas d'infrastructures autres que la RN184, la priorité a été toujours donnée à cette nationale, ce qui ne permet pas de répondre aux besoins des habitants.

Quand on cumule ces aménagements ponctuels qui permettraient de répondre aux besoins, en considérant en plus qu'une route de l'importance et de la caractéristique de la RN184 ne peut pas avoir des tronçons de caractéristiques différentes, car cela remettrait en cause la sécurité des automobilistes, l'ensemble des aménagements ponctuels qu'il faudrait réaliser arriverait effectivement au tracé noir.

Donc, ce tracé figure dans notre dossier, avec les quatre autres tracés.

Autre inconvénient du réaménagement de la RN184 : il faudrait faire un aménagement en prenant en compte le trafic existant, car il est impossible de la couper pendant le temps des travaux. Pendant la durée du chantier, il y aura un certain nombre d'inconvénients pour les

utilisateurs de la RN184, car nous ne traitons pas la RN184 par petites portions, mais l'ensemble de l'itinéraire qui fait 22 km de long

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

Merci, on peut discuter de cette réponse.

M. BARBAS, ACHÈRES :

Ne pensez-vous pas que le principal problème, comme vous venez de l'indiquer, est que le réaménagement de la RN184 débouche à St-Germain-en-Laye et qu'il ne répond pas du tout aux besoins de Peugeot à Poissy ?

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

L'ensemble des tracés, tels que nous les avons prévus, répondent à plusieurs objectifs et pas uniquement aux besoins de l'entreprise de Poissy.

Si l'on regarde de quelle manière ces tracés desservent le mieux les zones d'activités économiques, dont celle de Peugeot à Poissy, ce n'est certainement pas le noir qui répond le mieux, ni le rouge que l'on nous accuse de vouloir faire passer à tout prix. C'est bien le tracé vert qui permet de desservir le mieux possible l'usine Peugeot.

(Contestations).

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

Monsieur KOMPALITCH souhaite notamment nous parler du Pont d'Achères.

M. MARC KOMPALITCH, ANDRÉSY :

Merci de me donner la parole, je suis Andrésien, résident des bords de Seine, sur le Quai de l'Écluse.

D'abord, je ne m'associe absolument pas à la position prise par le Maire d'Andrésey, qui émet une option sur le tracé bleu plutôt que sur le tracé rouge.

L'ensemble des communes et des populations concernées doivent faire bloc. C'est regrettable que la solidarité, qui existait dans le passé, ait été remise en cause.

Je m'associe à tous les arguments développés sur la non-nécessité de ce prolongement de l'A104, et je ne vois pas quelle est son impérieuse nécessité qui provoquera tous les inconvénients, la dégradation du cadre de vie et de l'environnement dans notre région ?

Je voudrais soulever la question du projet qui vient d'être évoqué sur le Pont d'Achères (franchissement de la Seine entre Achères et la limite entre les deux communes Carrières-sous-Poissy et Andrésey).

Qu'en est-il ? Est-ce un projet ? Est-ce décidé ? Y a-t-il une échéance ? Dans quelle mesure est-il associé à la décision et au tracé de l'A104 ? Visiblement, un des tracés emprunte ce pont.

Par ailleurs, il existe un projet départemental, pas directement associé à l'A104. Je voudrais quand même souligner que ce projet va mettre également en cause, et mettre en péril, le cadre de vie et l'environnement des rives de la Seine, que ce soit à Achères, à Andrésy ou à Carrières-sous-Poissy.

Je pense que beaucoup de gens ici, qu'ils soient d'Achères, d'une rive ou de l'autre de la Seine, empruntent les rives de la Seine pour se promener le dimanche par exemple, car la circulation est arrêtée. Ils connaissent bien cet endroit qui a beaucoup de charme et de tranquillité.

Je ne vois pas tellement l'utilité de ce pont, si ce n'est quelques commodités supplémentaires pour l'usine Peugeot.

Je voudrais que l'on nous donne les raisons de la création de ce pont.

(Applaudissements).

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

Sur le statut de ce pont : décidé ou pas, pourquoi ?

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

Je n'ai pas apporté les réponses portant sur le schéma des routes départementales, donc de trafic à vocation plus locale. Le tracé dont vous parlez n'emprunte pas ce pont, il propose un franchissement dans une zone à peu près identique à celle du pont prévu par le Conseil Général. Il n'y a pas de reprise de cette infrastructure départementale.

Quant au bien-fondé dans le schéma départemental de ce pont entre Andrésy et Achères, le mieux est de poser la question au responsable du Conseil Général.

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

Vous avez au moins un élément de réponse. Ce n'est pas une question qui est directement couplée au problème de la Francilienne qui nous occupe ce soir.

M. MARC KOMPALITCH, ANDRÉSY :

Je pense que le Maire d'Achères va reprendre la parole tout à l'heure. Peut-il nous dire un mot sur ce pont ?

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Tout à l'heure.

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

Sur ces questions générales d'appréciation des différents tracés, et ce n'est pas la peine de les décrire, tout le monde a la carte sous les yeux.

Monsieur BLOT souhaitait prendre la parole.

(Applaudissements).

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

Bonsoir, je me présente car peut-être que certaines personnes ne me connaissent pas.

Je suis Victor BLOT, fondateur du CO.P.R.A. Le CO.P.R.A, c'est 17 associations qui regroupent 23 000 adhérents et sympathisants. Il a été créé en 1991 et élit chaque année depuis 15 ans 123 administrateurs.

Il est implanté dans le Val-d'Oise à Pierrelaye, Herblay, Éragny, Neuville-sur-Oise, et dans les Yvelines à Conflans-Ste-Honorine, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy-Orgeval.

La création du CO.P.R.A. remonte à l'annonce de ce projet de bouclage de la Francilienne, qui est en réalité du bricolage, et vous l'avez bien compris. C'est d'ailleurs les membres de la Commission de Suivi de la circulaire Bianco qui l'ont dit, en la personne de Monsieur LANCELOT Directeur de Sciences-Po.

Le CO.P.R.A. a été créé pour se battre contre le tracé rouge. Le Préfet a fait une déclaration historique tout à fait succincte ne reprenant pas la réalité d'un vrai désastre.

Ce bouclage de la Francilienne prend son origine à Méry-sur-Oise, et attaque d'entrée de jeu à Pierrelaye la zone des Grouettes touchant de plein fouet 300 pavillons.

On nous dit que les gens seront protégés, mais on passe au-dessus du ru de Liesse qui est une petite rivière, qui dessert l'abbaye de Maubuisson, qui est magnifique. C'est un lieu de loisirs et de plaisirs.

Elle passe ensuite au-dessus de la voie ferrée, de la R14, de l'A15. Donc, on est là en aérien. Protection des habitants : difficile voire impossible. Ensuite, on gagne tout de suite Herblay, les Buttes Blanches (1 000 pavillons).

Comme il n'y a pas d'argent dans les caisses de l'État pour réaliser cette infrastructure, que la Région ne pourra pas la financer, car elle vient d'hériter du STIF avec 4 milliards d'Euros, dont 1 milliard d'Euros consacrés aux infrastructures autoroutières en Île-de-France, la Région ne voit pas comment elle pourra mettre 1 milliard d'Euros uniquement pour l'A104. Donc, on s'en va tout droit vers le péage.

On va être pollué, saturé, asphyxié, saccagé, et on va payer 7 € par jour pour aller faire des démarches administratives à la Sous-préfecture de St-Germain. Quel est l'imbécile qui va le faire ?

(Applaudissements).

A Herblay : 1 000 pavillons, une barrière de péage à 12 voies à 50 m des pavillons ; ensuite, Éragny, Conflans-ste-Honorine, et la seule ceinture verte qui sépare les deux départements (23 000 habitants).

On s'est tellement battus du temps de Monsieur PONS que l'on a obtenu une couverture sur 2,3 km, avec une ouverture de 100 m en horizontal pour rejeter sur la tête des habitants les gaz concentrés aux bouts du tunnel et dans le milieu : à votre santé, Messieurs, Dames !

(Applaudissements).

On arrive à Neuville-sur-Oise, où l'on espérait un souterrain. Les réserves foncières sont acquises, achetées, payées, etc. Faux et usage de faux, ce ne sont que des réserves administratives sur les POS avec une obligation donnée aux Maires. Monsieur LERY l'a dit ainsi lors de l'étude préalable, à Neuville, on passe en aérien. Là, on touche une centaine de pavillons.

Ensuite, on arrive au village de Maurecourt. C'est une catastrophe comme tout le restant, on l'encercler, on l'asphyxie, on le saccage, on le neutralise. Pourquoi ? Parce qu'il y a deux échangeurs, un échangeur haut sur les hauteurs de Maurecourt et un échangeur bas pour rejoindre la 203.

Pour les populations d'Andrésy, de Maurecourt, de Jouy-le-Moutier, de Vauréal, de Conflans, soit plus de 23 000 usagers, il faudra traverser la voie communale de Maurecourt qui ne peut pas supporter deux sens de circulation et un sens de stationnement. Donc, le village de Maurecourt est sacrifié dans sa totalité.

On attaque la colline de l'Hautil, point culminant d'Île-de-France : 160 mètres, rayon panoramique : 180°. C'est un endroit magnifique.

De tous points, on voit la forêt de St-Germain, les Coteaux de l'Hautil et de Médan. On voit au loin la capitale.

Ce point est tellement intéressant, et je remercie Monsieur ROL-TANGUY d'avoir cessé à travers ses services la provocation, car dans l'ancien rapport, il était écrit que la vision était tellement magnifique qu'il fallait la sauvegarder pour les usagers, pour l'ôter aux habitants. Aujourd'hui, cela a disparu, comme a disparu le bouclage de la Francilienne.

Il est évident qu'ils n'ont pas d'arguments. On se sert des infrastructures existantes pour arriver sur Orgeval (le plus grand échangeur d'Europe : 55 ha, 4 fois Rocquencourt) pour boucler la Francilienne sur l'A13 et l'A12 qui n'en peuvent plus. L'A12 va recevoir en plus un souterrain venant de l'A86.

On va se trouver dans la situation de l'Est de l'Île-de-France avec le cumul de l'A104 et l'A4, et ils ne savent plus comment s'en sortir. C'est une véritable catastrophe. L'asphyxie est permanente, les bouchons quotidiens, à tel point que le maire de Nogent-sur-Marne vient de prendre un arrêté municipal obligeant les automobilistes empruntant sa voirie pour se sauver de la nasse, à rouler à 30 km/h pour traverser la ville. Comme cela gêne tout le monde, il essaie de s'en sortir de cette façon.

Quand on a passé et saccagé Andrésy, déjà zébrée par le fleuve, par le boulevard Noël Marc, par la voie ferrée Paris-Mantes, par le CD55 et ensuite par l'A104, c'est une vraie catastrophe. C'est une ville que l'on atteint socialement et humainement dans son développement.

On attaque ensuite Carrières-sous-Poissy, et Chanteloup que j'ai oubliée, mais on n'en parle pas beaucoup car il y a la ZAC de la Noé, comme ce sont des immigrés qui ne savent pas se défendre, on achète sans doute leur silence. Chanteloup est saccagée car on passe près des habitations.

Carrières-sous-Poissy ne vit pas convenablement, mais en est coupée en deux par la 190, avec d'un côté les Grésillons et de l'autre le Vieux Carrières.

DANS LA SALLE : Vous ne parlez pas d'Achères ?

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

On va en parler après, je suis sur le tracé rouge.

Carrières-sous-Poissy sera coupée en quatre.

On attaque ensuite la ville de Poissy et l'île des Migneaux : plus de 100 pavillons recevront au-dessus de leur tête le viaduc de 900 mètres avec des piles de 15 mètres dans leur pavillon pour atterrir à Orgeval.

Voilà pourquoi le CO.P.R.A. rejette ce tracé.

Mais, aujourd'hui, sous le contrôle du Président, Jean-Pierre DEJOU, Président régional du CO.P.R.A., ici présent, du Bureau exécutif du CO.P.R.A., je suis autorisé à vous dire que ce qui n'est pas acceptable pour nous, n'est pas acceptable pour le bleu, pour le vert, pour le jaune, pour le rouge, pour le bleu blanc rouge.

(Applaudissements).

Il n'y a pas d'autoroutes aujourd'hui à mettre dans les zones urbanisées, compte tenu de la pollution engendrée.

Monsieur DEBARLE a fait de la prospective sur les 20 années à venir de la pollution et de son amélioration.

Qu'il nous dise la prospective qu'il a faite 20 ans en avant, et les résultats que l'on a aujourd'hui.

Vous le constatez tous les jours : on ne respire plus, on ne vit plus, notre qualité de vie se dégrade à grande vitesse. C'est inacceptable aussi bien à Achères que partout ailleurs.

(Applaudissements).

Je voudrais faire un clin d'œil à nos amis des entreprises qui clament haut et fort, à juste titre d'ailleurs, le développement économique. Effectivement, il existe un grave problème dans ce pays.

Cela fait 20 ans que nous comptons de 8 à 10 millions de chômeurs. S'il suffisait de dérouler du bitume pour trouver une solution, la France serait championne du monde !

(Applaudissements).

Il faut que l'on nous explique encore comment cette région s'est développée depuis 20 ans sans l'A104.

Effectivement, il y a un problème, et celui-ci est voulu, car à travers ce projet, chacun va faire son marché, et c'est le drame pour nous.

Si l'on veut véritablement boucler la Francilienne, dans sa fonction essentielle, et c'est écrit dans le dossier : « La jonction du Nord de la capitale au Sud, la jonction du Nord de la

France au Sud, la jonction internationale, le trafic Transmanche vers le Sud-Ouest le Portugal, n'a rien à faire dans nos pavillons ».

(Applaudissements).

Je peux le dire avec tout le respect que je dois au Préfet, Directeur Général de la DREIF, et calmement :

TANT QUE NOUS N'AURONS PAS VU UNE AUTOROUTE DANS LE JARDIN D'UN PREFET, JAMAIS NOUS NE L'ACCEPTERONS !

(Applaudissements).

Nous sommes pour le développement économique, nous ne cracherons jamais dans la soupe, Peugeot est très important pour la région pour l'évacuer d'un revers de manche. Il faut trouver des solutions locales. Elles existent, et certaines personnes dans la salle avec plein de bon sens et sans avoir intégré de grandes écoles, nous ont lancé de nombreuses pistes. Étudions-les, trouvons un vrai bouclage de la Francilienne au Nord-Ouest de Cergy-Pontoise, à 4 km à vol d'oiseau, ce sont des plaines à perte de vue, les habitants sont tellement moins nombreux qu'ils peuvent être protégés totalement. Trouvons localement les solutions.

(Applaudissements).

Je voudrais revenir un instant sur l'intérêt qui nous est seriné continuellement, en essayant de nous culpabiliser.

L'intérêt général est-ce assurer le confort et la sécurité de 110 700 véhicules contre 200 000 personnes qui seront atteintes dans leur qualité de vie, dans leur environnement, dans leur santé, dans une vie d'épargne et de labeur ?

J'ai dit dans d'autres villes qu'il y a des milliers de gens qui souffrent depuis longtemps de ce projet, et qui en ont plus qu'assez de cette épée de Damoclès sur la tête. Cette autoroute n'a pas été réalisée il y a 40 ans. Elle a été faite pour joindre la Ville nouvelle à l'A13, désenclavant la Boucle de Chanteloup.

Depuis 20 ans, on y ajoute tous les trafics : le trafic local, le trafic départemental, le trafic interdépartemental, le trafic national, le trafic interrégional : **STOP !**

(Applaudissements).

Et les 30 000 morts par an dus à la pollution, dont 6 000 dus à la pollution automobile, est-ce l'intérêt général ou l'intérêt privé ?

(Applaudissements).

Les élus font leur marché sur le dos de l'A104 et sur le dos des habitants. Appelons « un chat » « un chat ». Au CO.P.R.A., on dit les choses, cela plaît ou non, cela fait plaisir ou non, nous le ressentons et nous le disons.

Alain RICHARD, Maire de St-Ouen-l'Aumône veut revitaliser la zone des Béthunes, et souhaite de tout son cœur que l'autoroute passe au milieu pour que les panneaux « à louer » et « à vendre » soient plus faciles à voir.

François SCELLIER, Président du Conseil Général du Val-d'Oise, Dominique LEFEVRE Maire de Cergy ont commis beaucoup d'erreurs à la réalisation de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Je vais vous en citer trois, mais il y a en a bien d'autres.

On construit une ville de 170 000 habitants. On oublie tout simplement de traiter les ordures ménagères. Il a fallu qu'elles soient transportées par péniches dans la décharge de Triel, et que le Préfet donne un arrêté de prolongation de cette décharge pendant 5 ans pour que la population de Triel, qui n'en pouvait plus, se mette en révolution, que la décharge soit fermée et qu'une usine soit faite dans la Plaine de Bessancourt pour traiter les ordures ménagères de la ville de Cergy-Pontoise 20 ans après.

Les eaux usées rejetées directement dans l'Oise sans aucun traitement. Il a fallu que la Ville de Conflans-Ste-Honorine, alliée à la Ville de Cergy-Pontoise s'unissent pour créer une station à Neuville, et traiter enfin les eaux usées 20 ans après.

Comment peut-on développer une ville nouvelle comme Cergy-Pontoise avec deux boulevards en croix : le boulevard de l'Hautil et le boulevard de l'Oise ? Et Monsieur ROL-TANGUY le sait très bien, lui qui était au Département de l'Urbanisme de la Ville de Cergy-Pontoise. Bien entendu, aujourd'hui, ils sont dans l'embarras et ils attendent l'A104 pour boucler leur rocade. Ils n'ont pas d'autres solutions.

Gabriel LAINE, Maire de Jouy-le-Moutier sait qu'il y a un énorme problème de circulation à travers la ville de Jouy-le-Moutier et de Vauréal. Il demande à cor et à cri la réalisation de l'A104, car une partie du boulevard de la V88 ne se fera que si l'A104 se réalise.

Nous continuerons avec M. MASDEU-ARUS qui, lui, profite à Poissy d'avoir beaucoup d'argent dans son budget municipal justement grâce à la taxe professionnelle de Peugeot pour acheter par préemption tous les hôtels particuliers, tous les pavillons pour tout raser et faire du collectif sur une voirie rurale qui n'en peut plus, et réclamer à cor et à cri, comme il vient de le faire dans le « Courrier des Yvelines » en s'opposant à Philippe ESNOL, la A104 pour la déviation de Poissy. Monsieur le Président, vous pourrez le noter.

(Applaudissements).

Donc, un certain nombre de personnes et d'élus n'en ont rien à faire de nous. Je peux vous dire qu'ils ne nous culpabiliseront jamais, nous aussi nous n'en avons rien à faire d'eux : on défend l'intérêt général dans un bouclage réel de la Francilienne. Jamais nous ne capitulerons !

(Applaudissements).

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

Merci Monsieur BLOT. Nous avons plusieurs questions, notamment de Madame GUILLEMET-DUSSANT *

Les travaux d'élargissement réguliers actuellement sur la RN184 sont-ils ou non une préfiguration déguisée du tracé noir ?

Vous en avez déjà un peu parlé, mais précisez votre pensée ?

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

Effectivement, il y a des aménagements ponctuels de la RN184 et ils sont de plusieurs ordres. Beaucoup concernent la sécurité routière ou des améliorations de capacité de trafic.

Par exemple, l'échangeur entre l'Autoroute A15 et la RN184 est à feux. Des études sont menées pour supprimer les feux de cet échangeur.

Il faudra un certain temps pour effectuer l'ensemble de ces aménagements ponctuels, qui se feront petit à petit, pour tout résoudre. On arrivera in fine au tracé noir.

De plus, par rapport aux différents objectifs de chacun, notamment dans la traversée d'Éragny, concilier le souhait de certains de voir diminuer le trafic sur la RN184 et par contre absorber plus de trafic dû au développement de l'emploi par des aménagements ponctuels, je ne suis pas sûr que l'on y arrive facilement.

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

Merci. Je souhaiterais maintenant que l'on arrive à ce qui devrait être l'essentiel de la soirée, c'est-à-dire la vision d'Achères, par rapport aux tracés qui peuvent concerner son territoire : le tracé bleu et le tracé vert, tels qu'ils sont présentés aujourd'hui dans le projet du maître d'ouvrage. Monsieur le Maire, c'est à vous de parler.

Dans les documents que vous avez récupérés à l'entrée, vous avez des indications très ponctuelles sur ce qui est envisagé dans le cadre de ces tracés, étant entendu qu'il s'agit évidemment, comme dans toute étude soumise au Débat Public, de quelque chose d'assez approximatif, mais qui donne quand même une première idée.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Merci Président de me redonner la parole. Je m'en vais donc vous donner la position d'Achères qui, je dois le dire, est la position exprimée par le Conseil Municipal, dans son unanimité, toutes tendances politiques confondues.

Toutes les villes, qui avaient été préalablement réunies en mars par le Préfet, étaient d'accord pour boucler la Francilienne. Mais bien sûr, pas à Achères et pas dans une zone urbanisée d'Achères, mais pas ailleurs non plus ; et c'était la position du CO.P.R.A. depuis sa création avec mon ami Victor BLOT, le fondateur.

Donc, c'était aussi celle du Comité de Communes qui s'est créé.

Aujourd'hui, je regrette que cette position unanime des communes concernées s'effrite un peu. Ce sujet a été abordé précédemment. Certains élus ont pensé depuis proposer des alternatives au tracé rouge, contre lequel nous nous opposons : tracé noir, tracé vert, tracé bleu, S2, N2... Toutes les lettres de l'alphabet n'y suffiront pas pour faire accepter un tracé sur Achères.

(Applaudissements).

Je dois dire que cette position vient aussi d'élus qui estiment dans leur argumentation qu'à Achères, il y a une zone d'intérêt économique à desservir. Je crois que c'est oublier le problème du PPRI (Plan de Prévention contre les Risques d'Inondation) sur Achères. D'ailleurs, le PPRI affecte aussi ces mêmes communes.

Comme vous le savez, Achères est en bord de fleuve. Vu les inondations, dont certaines catastrophiques du Sud de la France et de la Somme, ont fait qu'aujourd'hui l'État, à travers les Préfets, a imposé des PPRI, et surtout dans les villes qui en ont connu par leur passé.

On a été soumis à un PPRI. On peut regretter que le problème n'ait pas été pris dans sa globalité et que l'on ait simplement tronçonné, saucissonné les choses et que commune par commune, on nous ait indiqué ce que l'on pouvait faire et ce que l'on ne pouvait plus faire.

Achères a surtout été confrontée à ce que l'on ne pouvait plus faire.

Achères a été coloriée en zone rouge : non constructible, bleu : constructible avec des contraintes, vert : des zones de compensation pour retenir les eaux en cas d'inondation. Nous avons eu une couleur supplémentaire, une zone jaune qui a concerné pratiquement l'intégralité de la Plaine d'Achères (400 ha), car le Préfet a considéré que c'était une zone stratégique de développement économique, avec notamment Peugeot et le porté à connaissance du Préfet, c'est-à-dire de l'État, d'avoir sur Achères une plate-forme portuaire.

Nous avons donc été dans l'obligation de travailler pendant trois ans avec les services de l'État sur un plan global d'aménagement de cette plaine.

On nous a dit que l'on ne pourrait pas faire quoi que ce soit sur un seul centimètre carré, s'il n'y avait pas un plan global d'aménagement, permettant de vérifier que tous les projets étaient viables et pouvaient coexister sans aggraver les conditions en cas d'inondation (les projets de la Ville d'Achères mais de tous ceux qui avaient des projets sur la Plaine)

Le Préfet a essayé de le faire et n'a pas réussi, il a donc « refilé le bébé » au Maire d'Achères. Avec ses services, pendant 3 ans, nous avons travaillé sur ce sujet, pour voir s'il était possible d'avoir et faire cohabiter sur la Plaine d'Achères les projets de la Ville, l'extension de Peugeot, puisque c'était d'actualité, l'arrivée du Port Autonome, la construction d'un pont, puisque c'était dans le projet du Conseil Général, la construction d'un poste de transformation EDF-RTE.

Qu'ont donné les résultats du PPRI ?

On nous a ripé nos zones d'activités alors que cette zone avait été coloriée pour de l'activité économique. La seule possibilité qui nous reste en dehors de l'arrivée du port autonome au confluent de la Seine et de l'Oise, c'est la zone d'activités qui se situe au Nord d'Achères.

Que dit le PPRI ? Que dit le PGA ?

On a travaillé et on a réussi à trouver un équilibre entre ce que l'on pourra urbaniser et ce qu'il faudra laisser en compensation pour retenir les eaux en cas d'inondation, un équilibre entre ce que l'on appelle les remblais nécessaires à l'urbanisation, à l'imperméabilité des terrains, et puis les déblais nécessaires à recueillir les eaux usées.

Le projet RTE a été abandonné. Cela a eu au moins le mérite de faire sortir du bois tous ceux qui avaient un projet sur la Plaine d'Achères, et de pouvoir dire s'ils avaient envie de continuer ou non.

Dans le cadre de ce plan global, on nous avait demandé de compenser le bâtiment GEFCO, construit en limite du territoire d'Achères, et implanté en violation complète des règles du PPRI, car il compromettait l'équilibre en cas d'inondation.

Finalement, cela ne se fera pas sur Achères. De façon générale, le PPRI interdit l'extension des activités de Peugeot sur Achères. Donc, Peugeot ne pourra se développer que dans son site, ce qui limite un projet d'avoir une usine qui s'étend à l'infini, et surtout sur la Plaine d'Achères, comme il en avait peut-être l'intention.

Le port autonome est un projet retenu dans la Plaine d'Achères, pour lequel la Ville d'Achères a donné un accord de principe, tout simplement, car il nous semble opportun au confluent de la Seine et de l'Oise qu'on ait la possibilité d'avoir une plate-forme multimodale, c'est-à-dire une alternative au « tout routier ». Évidemment, quelques camions viendront alimenter ou desservir ce port, mais ils permettent aussi un accroissement du transport fluvial, qui ne représente que 2 % du transport des marchandises dans ce pays. Il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine.

Et aussi, la possibilité d'utiliser la voie ferrée. L'emprise du port fluvial peut être complètement traversée par la ligne SNCF que l'on voit ici, qui relie Achères Grand Cormier, et qui permettrait aussi un transport par le fer.

D'ailleurs, permettez-moi de regretter, au moment où l'on envisage une alternative fluviale et ferroviaire de transport de marchandises que l'on ait parallèlement fermé à Achères l'activité triage.

(Applaudissements).

Là aussi, on peut noter une incohérence dans l'aménagement global. Il est vrai que l'on réfléchit au coup par coup. On va faire le port autonome, on va peut-être se rappeler qu'après il faudrait peut-être rétablir le triage pour le transport de marchandises sur Achères.

Voilà pour le développement économique.

Le Conseil Général a été sollicité pour travailler dans le plan global d'aménagement de la Plaine pour son compte. Il n'a pas voulu participer aux frais d'études, car il savait ce qu'il avait à faire pour son pont. L'intérêt consistait à savoir si tout cela pouvait cohabiter ensemble, mais c'était un dialogue de sourd.

La Ville d'Achères est favorable au pont, à la traversée de la Seine à cet endroit-là. On ne peut pas être insensibles aujourd'hui au trafic de voitures, à la circulation du centre de Poissy. Retrouver l'autoroute A13 ou A12 en évitant Poissy permettrait non seulement aux habitants de Poissy d'avoir moins de pollution automobile chez eux, mais aussi une fluidité accrue. Je dis bien dans le cadre d'un projet départemental et non autoroutier.

D'ailleurs, on construit dans ce département un pont tous les 100 ans, le dernier étant Triel qui vient d'être terminé. En tout cas, le Conseil Général avait donc pris un délibéré pour engager et voter les crédits pour mener l'étude de faisabilité de ce pont.

Aujourd'hui, et je le tiens de la bouche même de son Président, Monsieur BEDIER, tout est arrêté, parce qu'il attend de connaître le tracé de l'autoroute. Il n'a pas envie de construire un pont à la place d'un projet autoroutier. C'est en stand-by, en attente de la décision du Ministre.

Je précise aussi, et je vais en arriver aux incidences des tracés de l'autoroute sur Achères, dans l'équilibre de notre Plan Global d'Aménagement, on a imaginé avec les hydrauliciens une sorte de coulée verte, allant du Nord d'Achères, traversant cette future zone d'activité du Nord d'Achères.

Dans le cadre du PPRI, on nous impose un espace vert pour retenir les eaux, et cela va amputer la zone d'activité d'un tiers. Même si l'on perd un tiers du territoire de la ZAC, finalement, cela nous permettra peut-être d'aménager une zone d'activité d'un type nouveau, très paysagère surtout qu'elle sera en bordure de forêt, où les gens auront peut-être envie de se promener.

La coulée verte commence ici, se déroule tout au long de la RD30, pour revenir le long du fleuve. Elle est exactement sur l'emprise foncière aujourd'hui du département qui l'avait réservée pour doubler éventuellement la RD 30.

Nous ne sommes pas favorables au doublement de la RD30. En tout cas, je peux vous dire que si on devait le faire aujourd'hui, cela poserait un problème dans le cadre de la réalisation de ce plan global, car cela déséquilibrerait complètement.

Si le département veut doubler la RD30, cela compromettra le travail des hydrauliciens, il n'y aura plus d'équilibre possible.

Comment pourrait-on faire une autoroute, comme il est marqué sur le tracé bleu, alors que l'on nous dit que les équilibres du PPRI ne le permettent pas, même en souterrain, car il faudrait des entrées et sorties, des ouvrages d'art ? Ils nécessiteront des remblais pour lesquels il n'y a pas déblais. Cela compromet totalement l'équilibre du PGA.

J'ai demandé au Préfet, qui nous a réunis récemment pour nous donner la mouture du PPRI, de transmettre tout le dossier au Président de la Commission du Débat Public pour que l'on prenne bien en compte le fait que là, il y a une contradiction entre ce PPRI et ce projet d'autoroute sur la RD30.

Comment imaginer que l'on impose à la Ville d'Achères des contraintes aussi pesantes que le PPRI et qu'il soit permis à l'État d'y construire une autoroute en violation complète de ces règles ? Il y aurait là deux poids deux mesures.

(Applaudissements).

C'est pour le tracé vert, C3.

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

Le Maître d'ouvrage peut-il présenter cette partie de façon plus complète ?

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Le tracé bleu N2 traverse une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique). Ce n'est pas dans le dossier.

Or, on trouve une zone écologique importante. D'ailleurs, en principe, ces zones sont interdites à la traversée de l'autoroute.

Si nous poursuivons, le tracé N2 S2 traverse notre zone d'activité de la petite Arche. On est déjà « balaféré » par une zone verte, et tant mieux car on va essayer de faire un peu de verdure dans cette zone d'activité, mais si l'on y ajoute la traversée de l'autoroute, il n'y a plus de zone d'activité sur Achères.

On enlève un potentiel économique important à une ville qui en a bien besoin. Qui plus est, nous avons prévu de mettre notre futur collège dans cette zone de la petite et de la grande Arche. Nous avons obtenu la création d'un deuxième collège sur Achères.

Avec le PPRI, on n'a plus d'autres possibilités sur Achères pour implanter ce collège que de le mettre dans cette zone d'activité. On pense qu'il y serait très bien, car ce sera paysager et en bord de forêt. On pourrait y mettre un équipement sportif, et cela pourrait être très agréable. Si l'autoroute passe, elle passera à proximité du deuxième collège d'Achères.

DANS LA SALLE : c'est honteux !

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Les deux autres tracés, vert et noir, longent de part et d'autre notre zone d'activité. D'ailleurs, le tracé bleu la traverse à cet endroit-là, et reprend une partie de la RD30. Il hypothèque des surfaces d'activités économiques.

Quant au tracé noir, nous pensons que la traversée de la forêt, qui est en perspective d'être classée, et compte tenu des incidences de la traversée de la forêt par l'A14, il n'est peut-être pas souhaitable.

Je voudrais aussi rajouter que, même si l'on fait des tracés en souterrain, il faudra quand même pour l'évacuation des gaz des bouches d'aération. Elles auront forcément des répercussions sur la qualité de l'air pour les promeneurs en forêt et pour les habitations près de la RD30.

Je m'inscris en faux contre le tracé bleu dit « consensuel », car je crois qu'il n'a de consensuel que son auteur.

(Applaudissements).

Ce tracé en empruntant la RD30 passerait au ras des immeubles des cités et aussi aurait une sortie avec un rond-point qui devrait reprendre à angle droit un pont qui franchit la Seine. Ce serait un ouvrage au pied et à la vue des immeubles, ce qui est tout à fait inacceptable.

Voilà quelles sont les incidences du tracé pour Achères.

Achères s'est battue et se bat encore pour éviter les zones urbanisées. Nous sommes inquiets aujourd'hui qu'une position, qui a été un moment unanime, se fissure et que Achères se retrouve devant un tracé qui la concernerait et qui la laisserait peut-être plus isolée en tout cas que ceux qui sont concernés par le tracé historique.

Pour terminer, Achères a vécu plus d'un siècle d'épandage, qui a fait qu'elle a été privée de plus de deux tiers de son territoire. La Ville de Paris est aujourd'hui propriétaire de 600 ha sur 940 ha. Cela a terni son image. C'était une activité qui était jugée pas très reluisante, mais il fallait bien le faire.

Aujourd'hui, cela fait partie de notre histoire. Mais nous pouvons aujourd'hui avoir la prétention, car Achères a joué son rôle en termes d'épuration des eaux usées et en termes d'environnement, et nous avons peut-être une vocation à traiter des problèmes d'environnement.

Nous sommes dans une phase de rétrocession avec la Ville de Paris de ses terres. D'ailleurs, un accord va être signé prochainement. Le Conseil Municipal des deux villes l'a entériné. Je vais signer cet accord prochainement avec le Maire de Paris pour une première rétrocession de 200 ha, qui concerne notamment la Plaine d'Achères.

Ils vont permettre peut-être enfin à Achères de retrouver des espaces dont elle a été longtemps privée, entre la RD30 et la Seine, et aux Achérois de récupérer leur plaine, de récupérer l'accès au fleuve. D'ailleurs, tous nos projets aujourd'hui vont vers la création de nouvelles liaisons vers la Seine qui, évidemment s'il y avait une autoroute au milieu, seraient complètement contrariés et iraient à l'opposé de ce que nous souhaitons.

Je crois pouvoir dire qu'aujourd'hui Achères a le droit de pouvoir récupérer ses espaces, de les maîtriser, d'en faire ses projets pour ses habitants et même pour les riverains, sans être spoliée par un tracé d'autoroute.

APRES L'EPANDAGE, APRES LE PPRI, NOUS AURIONS L'AUTOROUTE, NON ! TROP C'EST TROP, QU'ON NOUS LAISSE UN PEU VIVRE AVEC NOS PROJETS VERS LA SEINE POUR NOS POPULATIONS.

(Applaudissements).

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

Merci Monsieur le Maire. Il est venu quelques questions de la salle ou quelques prises de position.

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

Deux questions concrètes font écho à l'intervention de Monsieur le Maire d'Achères. Comment est-il possible d'envisager la construction d'une nouvelle autoroute sur Achères, alors que le PPRI interdit toute construction ?

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

Concernant la compatibilité entre le PPRI et la nouvelle autoroute, que ce soit sur le tracé vert ou le tracé bleu, nous avons proposé sur le tracé vert d'enterrer le prolongement de la Francilienne pour trois raisons essentiellement :

1. Il est hors de question de le faire en surface.
2. A cause des protections phoniques.
3. Faire une autoroute en contournement d'Achères, comme le craint Monsieur le Maire, allait interdire toute nouvelle liaison entre le fleuve et la Ville d'Achères.

Cela nous a conduit à proposer un tracé de prolongement de la Francilienne en souterrain, qui démarrerait entre la voie ferrée et le lycée, et ressortirait par le pont après l'extension actuelle du centre commercial en cours.

Les entrées et les sorties de cette tranchée couverte nécessitent un certain nombre de remblais que l'on essaiera de faire au minimum au niveau de l'entrée, d'autant plus que celle-ci devra être légèrement surélevée à cause des problèmes d'inondabilité.

DANS LA SALLE : Il faudra des pompes !

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

Effectivement, il sera nécessaire de pomper pendant les travaux.

Il faut faire confirmer par les études hydrauliques les premières idées, mais ce serait de faire la tranchée couverte de telle manière qu'elle permettrait au-dessus de remettre la RD30, celle-ci étant légèrement en contrebas par rapport à sa position actuelle.

Le volume, qui serait pris par le remblai, serait ensuite compensé par le déblai, exactement sur l'emprise de la RD30 actuelle, et donc sans prendre de terrain supplémentaire.

Il est exact que ce tracé traverse une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique, et nous en avons parlé dans le dossier à la fois dans le tableau de comparaison page 81 et dans la description sur l'insertion dans le paysage page 71. On avait bien pris en compte cette partie de l'étude.

Ceci étant, dans ce secteur, nous serions au-dessus du niveau du sol, puisque nous arriverions après un franchissement de la Seine à hauteur de Herblay au site du Gaillon. Nous devrions faire un ouvrage au-dessus sans remblai : un viaduc posé sur des piles, le plus fin possible, pour ne pas perturber l'écoulement des eaux. Ensuite, on devrait trouver les déblais nécessaires sur l'emprise de ces piles.

C'est une photo montage de ce que pourrait donner dans cette partie de la Plaine d'Achères le prolongement de la Francilienne.

Deuxième point critique : la compatibilité du tracé bleu avec les zones de développement économique. Si l'on s'approche de l'emprise de la RD30 actuelle, nous ne pensons pas que ces zones soient remises en question.

J'ai bien noté l'interrogation de Monsieur le Maire, on a certainement des améliorations à apporter sur le passage de la Francilienne à cet endroit. On peut certainement la rapprocher beaucoup plus de la RN184 ou reprendre à proximité de la voie ferrée. Des études complémentaires devraient être faites pour retrouver un tracé cohérent avec le développement économique de la Ville.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Sincèrement, cela fait trois ans que je suis dans le PGA. C'est une usine à gaz où l'on arrive à des équilibres avec des chiffres de déblais/remblais. Aujourd'hui, vous dites simplement que l'on trouvera les déblais pour les entrées et sorties d'autoroute. D'où sortez-vous cela ?

Je n'ai jamais vu dans les réunions, y compris très techniques qui ont eu lieu à Achères, prendre en compte des hypothèses d'entrée et de sortie de souterrain d'autoroute dans le cadre du Plan Global que l'on nous impose.

Le Préfet a signé et entériné un équilibre d'aménagement de la Plaine d'Achères sur les bases des règles du PPRI. Si l'on y met une autoroute en souterrain, avec des entrées et des sorties qui nécessiteront forcément des ouvrages avec des remblais, qu'est-ce qui vous permet aujourd'hui de dire que l'on trouvera les déblais ?

Si l'on trouve les déblais, ce sera au détriment de quoi ? Cela voudrait dire qu'il y a autre chose que l'on ne pourra pas faire, peut-être que l'on ne pourra plus réaliser la zone d'activité la petite et la grande Arche. Cela devient du vert et un creux pour retenir les eaux usées, pour permettre d'avoir les déblais nécessaires à la création. C'est cela que je voudrais savoir.

Aujourd'hui, sincèrement, je ne vois pas comment on peut dire ainsi simplement que l'on a les remblais nécessaires en déblais.

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

La tranchée couverte, qui contournerait Achères, ferait 1,9 km de long, quand on aura fait cette tranchée couverte avec à chaque extrémité des trémies qui vont nécessiter des remblais (le principe entre l'entrée et la sortie de cette tranchée), quand on rétablirait la RD30 à une altitude un peu inférieure à celle actuelle. Sur toute sa longueur, grâce à ce volume gagné, il compenserait les remblais à chacune des extrémités.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Donc, vous allez aggraver l'inondabilité de la RD30, qui est déjà inondable.

(Applaudissements).

En cas d'inondation, on ne pourrait plus passer que par l'autoroute. Et encore, je pense que les eaux pourraient rentrer, à moins que vous construisiez les accès hors d'eau, au-dessus des PHEC (plus hautes eaux connues). C'est cela ?

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

On a effectivement prévu de faire des entrées entre 1 et 1,5 mètre au-dessus.

M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :

Les entrées et les sorties seraient au-dessus, et la RD30 serait inondable, donc on ne pourrait plus passer que par l'autoroute en cas d'inondation.

(Huées).

Effectivement, j'ai bien compris, mais ce serait bien que le Maire d'Achères en soit informé.

M. JEAN-YVES BOYER, DIRECTEUR DES SERVICES TECHNIQUES DE LA VILLE D'ACHERES :

Je voulais soutenir la position de Monsieur le Maire, en précisant que le PPRI a des règles très précises, et nous y travaillons depuis trois ans avec les Services de l'État, donc nous savons de quoi nous parlons.

On nous demande aujourd'hui de compenser tout remblai supérieur au terrain naturel avec des déblais à cotes équivalentes.

Tout ce qui sera au-dessus de la cote 21 m (cote de la RD30 dans la Plaine), soit les entrées et sorties d'autoroute qui vont sans doute culminer à 23 ou 24 mètres de hauteur, devra être compensé entre plus 21 m et plus 24 mètres.

Or, actuellement, il n'y a pas de possibilité de compensation au-dessus de 21 mètres dans la Plaine.

Vous allez mettre des piliers dans la partie Est de la Plaine, alors que l'on nous avait interdit de faire des constructions sur piliers dans la Plaine à cause des retenues entraînées par la crue (troncs d'arbres et autres).

Je ne vois pas pourquoi on l'interdit à Achères alors qu'on l'autoriserait à l'État.

((Applaudissements)).

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

Je n'ai pas dit que c'était simple, et que cela se faisait facilement. Il faut trouver ces déblais à l'aide d'études hydrologiques. J'ai bien noté votre remarque.

Pour l'instant, il nous avait été annoncé que c'était faisable. On devra apporter une réponse à ce point.

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

Ce sont des questions que l'on va continuer à éclaircir. Ceci étant, cela ne constitue évidemment qu'une petite partie de la problématique.

M. MOUTIER, ACHERES :

La question posée était : doit-on boucler la Francilienne ?

Avec les 5 tracés présentés, vous vous cassez la tête pour rien. Je vais être précis, vous partez de l'Isle-Adam pour arriver à Orgeval, c'est-à-dire sur l'Autoroute de l'Ouest qui est

tellement saturée. La Francilienne est destinée à contourner la région parisienne. Quand on arrive à Orgeval, que fait-on ? On pénètre dans Paris, donc on ne contourne pas la région parisienne. Les 5 tracés que nous vous présentez vont tous à Orgeval.

De plus, vous voulez aller sur Versailles, mais arrivé à Rocquencourt, vous prenez l'A12. Je ne suis pas dans un bureau, mais quand j'emprunte l'A12, c'est très amusant ! tout comme l'A86 qui est aussi une sinécure.

En définitive, vous emmenez toutes les voitures du Nord de la région sur Orgeval. Où vont-elles ? Sur l'A13, l'A12 ou l'A86, et vous n'avez rien réglé.

Le tracé était très simple, en prenant les pages 16 et 17 du document : Départ de l'Isle-Adam, passage au-delà des Mureaux, pour rejoindre l'A10 et la RN104 qui est la Francilienne Sud. Là, vous aurez fait le bouclage de la Francilienne.

(Applaudissements).

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

Nous revenons à la problématique d'ensemble, souhaitez-vous commenter ?

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

Je suis prêt à commenter. Pour ce qui est de ce soir, ce sont des questions auxquelles j'ai déjà répondu et cela ne me gêne pas de me répéter, et il est peut-être une heure à partir de laquelle on s'entend moins bien. Je n'ai pas de souci.

(Huées).

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

Répondez de façon précise, même si vous avez déjà en partie répondu, mais allez jusqu'au bout du raisonnement.

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

La question n'est pas d'atterrir à Orgeval. La Francilienne, dont vous parlez existe aujourd'hui depuis Méry, jusqu'à Saclay, en remontant par l'A118. Elle s'est faite par morceaux et on comprend pourquoi.

Dans le cadre du débat public, qui vous est proposé, il nous a semblé légitime de nous limiter à ce tronçon, de la même manière qu'il y a maintenant une quinzaine d'années a été engagée la réalisation du tronçon allant de Méry à Roissy, sans que pour autant à cette époque ait été bouclé le tronçon dont nous discutons aujourd'hui entre Méry et Orgeval.

Comment ceci se boucle-t-il derrière ? Il est sûr qu'il y a une partie de tronc commun entre Orgeval et Rocquencourt. Vous trouverez aussi ce genre d'éléments à l'Est, et il ne faut pas regarder qu'à l'Ouest.

Effectivement, la vie a fait qu'un certain nombre d'éléments sont en tronc commun entre rocade et radiale dans l'Île-de-France. Demain, cela peut faire partie de ce système.

Effectivement, derrière il y a l'A12, et d'ailleurs il y a un débat public, ce qui nous permettrait d'envisager le prolongement de l'A12. Ce prolongement ayant une fonction de rocade de la nouvelle ville, et surtout là aussi, de la même manière que l'on parle ici de la RN184, de poser la question là-bas de la RN10 à l'intérieur des zones urbanisées (Trappes, la Verrière notamment).

Avec ces éléments et la réalisation faite par les caractéristiques autoroutières, décidée par les deux conseils généraux des Yvelines et de l'Essonne entre Saclay et la ville nouvelle de St-Quentin (RD36), avec ce que l'on a au Nord (RN286, A86) et au Sud (RD36), même si ce n'est pas totalement à base autoroutière, cela permet d'avoir un maillage du territoire qui nous permet « de boucler la Francilienne ».

Demain, cela peut poser d'autres questions : faut-il élargir l'A13 ? faut-il des tronçons à péages ? ce qui naturellement interfère sur l'usage et on le voit avec l'A14 ?

Ce sont des problèmes de dimension régionale sur la façon de prendre en compte ces questions. De cette manière, et c'est un moyen de conforter un système faisant que même si la rocade à 25 km de Paris n'est pas la pureté du geste que l'on aurait pu envisager, d'avoir quelque chose qui fonctionnellement permette d'avoir les mailles faisant ce bouclage d'une rocade à 25 km de Paris.

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

Merci pour cet élargissement de notre débat de ce soir. Je voudrais bien que l'on conclut par une question tout à fait ponctuelle.

MME GALIENE COHU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

C'est une question qui concerne le tracé bleu et la station d'épuration : *comment envisagez-vous le traitement des terres de la Plaine d'Achères, station d'épuration soumise à la norme SEVESO ?*

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

Je ne crois pas que l'usine d'Achères soit classée SEVESO.

Concernant les sols pollués, nous rencontrons ce problème à plusieurs endroits : la Plaine d'Achères, la boucle de Chanteloup, la Plaine de Pierrelaye.

Toutes les terres, qui seront en déblai et qui seront évacuées, seront traitées avant d'être entreposées pour être dépolluées.

A ma connaissance, c'est le seul risque en matière de risque SEVESO que l'on peut avoir sur ce secteur.

M. BENOIT, Herblay :

Dans la nouvelle SIAP, il y aura des bonbonnes de gaz, donc ce sera classé SEVESO, car ce sera une unité chimique.

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

Je propose que l'on reprenne cette question au fond. Pour nous, elle n'était pas posée dans ces termes, à savoir que l'usine n'était pas classée SEVESO. Au cours du débat, nous apporterons les éléments nécessaires à la question posée.

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

Je propose que nous nous séparions pour ce soir, mais le débat continue. La semaine prochaine, nous serons à Pierrelaye, Eragny et St-Ouen-l'Aumône, et demain à Maurecourt. Nous allons continuer à accumuler des éléments de réflexion qui vont contribuer progressivement à enrichir ce débat.

Merci Monsieur le Maire de nous avoir accueillis et merci à tous.

La séance est levée à 11 H 45.