

« OBJECTIFS DU PROLONGEMENT, ECONOMIE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE »

**MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

M. Alain MECHINEAU, MME Sophie ALLAIN

**MAITRES D'OUVRAGE :**

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

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

**INTERVENANTS :**

<b><u>OPPORTUNITÉ DU PROJET, DES ENJEUX ÉCONOMIQUES ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE</u></b> .....	<b>6</b>
<u>M. FRANCIS ROL-TANGUY, PRÉFET, DIRECTEUR RÉGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :</u> .....	6
<b><u>PÉRENNISER ET DÉVELOPPER L'EMPLOI ET LES ENTREPRISES DE LA ZONE DU PROJET</u></b> .....	<b>9</b>
<u>M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRÉSIDENT DE LA CCI DE VERSAILLES :</u> .....	9
<u>M. CLAUDE D'ORNANO, PRÉSIDENT ARDIES, VAL D'OISE :</u> .....	14
<u>M. BERNARD QUETIER, PRÉSIDENT ARDIES, YVELINES :</u> .....	20
<b><u>SITUER L'OPPORTUNITÉ DU PROJET DANS UNE PERSPECTIVE RÉGIONALE</u></b> .....	<b>22</b>
<u>MME ROSELLE CROS, CONSEILLER RÉGIONAL, 1ÈRE ADJOINTE DU MAIRE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE :</u> .....	22
<u>M. PHILIPPE SUEUR, VICE-PRÉSIDENT INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS, PATRIMOINE DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL D'OISE :</u> .....	26
<u>M. EDDIE AIT, CONSEILLER RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE (PRG) :</u> .....	29
<u>M. HENRI LEBLANC, REPRÉSENTANT DES VERTS DE L'ÎLE-DE-FRANCE :</u> .....	32
<u>M. DANIEL JEUFFRAULT, ÉRAGNY :</u> .....	34
<u>M. CLAUDE LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT ET AUT (ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS) :</u> .....	35
<u>M. PIERRE CARDO, DÉPUTÉ-MAIRE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES :</u> .....	36
<u>MME MARIE-JOSÉ ROUQUETTE, CHANTELOUP-LES-VIGNES :</u> .....	38
<u>MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :</u> .....	38
<u>M. PERRIAU, MAURECOURT :</u> .....	40
<u>M. MICHEL MONVOISIN, POISSY :</u> .....	40
<u>MME ANNE LANGEROCK, ÎLE DE MIGNEAUX POISSY :</u> .....	41
<u>M. MICHEL THOUZEAU, CONSEILLER MUNICIPAL DE CARRIÈRES-SOUS-POISSY :</u> .....	41
<b><u>LES ENJEUX DES TERRITOIRES LOCAUX, DE L'HABITAT</u></b> .....	<b>42</b>
<u>MME CORINNE LEPAGE, CONSEIL CO.P.R.A. :</u> .....	42
<u>M. DOMINIQUE LEFEBVRE, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CERGY-PONTOISE :</u> .....	45
<u>M. PIERRE CARDO, DÉPUTÉ-MAIRE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES :</u> .....	49
<u>M. DANIEL SCHALK, MAIRE DE CARRIÈRES-SOUS-POISSY :</u> .....	52
<u>UN HABITANT D'ANDRÉSY :</u> .....	53
<u>M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRÉSIDENT DE LA CCI DE VERSAILLES :</u> .....	53
<u>M. MICHEL KLASÉN, HERBLAY :</u> .....	53
<u>M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :</u> .....	56

<a href="#"><u>MME MARILYNE CHIVÉ, CARRIERES-SOUS-POISSY :</u></a>	58
<a href="#"><u>M. JEAN-MARC RAFFOLT, HERBLAY :</u></a>	60
<a href="#"><u>M. DANIEL JEUFFRAULT, ÉRAGNY :</u></a>	63
<a href="#"><u>M. PASCAL MUSSELIN, CHANTELOUP-LES-VIGNES :</u></a>	64
<a href="#"><u>MME ANNE LANGEROCK, POISSY :</u></a>	65
<a href="#"><u>M. DOMINIQUE LEFEBVRE, PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CERGY- PONTOISE :</u></a>	66
<a href="#"><u>M. PHILIPPE BARON, CONSEILLER MUNICIPAL OPPOSITION CARRIERES-SOUS-POISSY :</u></a>	67
<a href="#"><u>M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRÉSY :</u></a>	68
<a href="#"><u>M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHÈRES :</u></a>	71
<a href="#"><u>M. SÉBASTIEN LANZA, POISSY :</u></a>	74

*La séance est ouverte à 20 h 50, animée par Monsieur Alain MECHINEAU, Membre de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.*

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

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Ce soir, nous inaugurons un cycle de réunions thématiques, après avoir eu un parcours de 19 réunions de proximité dans les différents bassins de vie et d'activité.

Nous vous proposons, avec la Commission Particulière du Débat Public Francilienne de commencer cette réunion.

La Commission Particulière du Débat Public aujourd'hui est représentée par Sophie ALLAIN et Alain MECHINEAU, en présence du Président, Jean BERGOUGNOUX présent dans la salle, ainsi que Galiène COHU et Yves DESROUSSEAUX. Nous sommes donc tous là pour dialoguer avec vous.

Nous sommes accueillis à Carrières-sous-Poissy, et il y avait déjà eu une réunion de proximité. Donc, Monsieur le Maire, merci de votre accueil. Si vous voulez bien venir ouvrir cette réunion !

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

Merci Monsieur. Mesdames, Messieurs, chers amis, bonsoir.

Ce soir, on aimerait bien que cette salle soit comme certaines piscines, découvrables, on aurait peut-être un peu moins chaud !

Comme vient de le dire notre Président de séance, ce soir, nous allons commencer les réunions thématiques. Aussi peut-être, me permettez-vous de faire un point d'étape, tel qu'il est vu par le Maire de Carrières et son groupe majoritaire (qui est évidemment totalement en phase avec moi).

Comment commencerais-je ce point d'étape ?

Au commencement, en 1965, il y avait l'autoroute (cela fait biblique, mais on est à « Da Vinci Code » actuellement). Elle s'est inscrite dans nos Plans d'Urbanisme. Elle n'a pas soulevé forcément de l'enthousiasme. Quel Maire serait heureux d'avoir une autoroute, une usine atomique... ?

Elle s'est inscrite et elle s'impose dans tous nos Plans d'Urbanisme. Petit à petit, cette autoroute a réuni un certain nombre de personnes qui forcément étaient contre.

Carrières, dans cette affaire, a eu une position mal comprise. Évidemment, elle a inscrit l'autoroute dans ses documents d'urbanisme, dans ces différents POS et révisions de POS, et maintenant dans le PLU.

Comme cette autoroute coupait notre commune en deux, nous avons quand même demandé à l'État si une partie de cette autoroute ne pouvait pas être enterrée ; ce qui a été fait. Ce n'est pas pour autant que Carrières a accueilli cela avec enthousiasme.

Si, dans les projets, l'autoroute n'avait pas été enterrée au moins sur une petite partie (hélas trop petite partie), jamais nous n'aurions pu faire un véritable Plan d'Occupation des Sols, et surtout pas sur un PLU sur Carrières.

Premier acte :

Ce premier acte s'est joué avec plusieurs tableaux : le Gouvernement dit : « on le fera », le Gouvernement dit : « on ne le fera pas » ; cela s'est fait à plusieurs reprises. C'étaient des tableaux sans importance, car cela n'a pas modifié notre Plan d'Urbanisme. Cela restait inscrit à chaque fois.

Quand le Gouvernement disait : « on fait l'autoroute », elle n'a pas été faite ; quand il a dit : « on ne la fait pas », cela n'a pas été enlevé de nos plans ; cela s'imposait toujours à nous.

Deuxième acte : la Commission des Débats.

On a vu des plans circuler avec d'autres autoroutes, et en couleur. Le premier tracé est devenu rouge ou historique. Puis, il y a eu du bleu, du vert et de nombreuses couleurs : c'est peut-être plus joli. Et surtout, cela a réussi à susciter un certain nombre d'oppositions nouvelles.

Jusqu'à présent, on avait l'opposition aux tracés tels qu'ils étaient. Maintenant, on a des nouvelles oppositions, car des nouveaux tracés sont proposés.

Certaines oppositions m'ont fait sourire. J'ai vu des Conseils Municipaux qui, dans leurs délibérations, à l'unanimité, ne voulaient pas l'autoroute chez eux – ce qui est permis et c'est absolument leur droit - mais ils la voulaient à tel endroit. Merci, cela m'a bien plu.

Ces différents tracés existaient, et dernièrement j'ai vu dans la presse un nouveau tracé qui était, si j'ai bien lu, celui des Automobiles-club. Je me suis dit qu'il fallait attendre un peu pour avoir celui du Jockey-club ! A force de sauter la Seine, on pourrait la sauter de l'autre côté.

Ce dernier tracé semble être le pire de tous ceux que nous connaissons. L'intercommunalité dans sa grande sagesse, car nous sommes des Maires sages, n'est-ce pas Monsieur RIBAULT dans l'intercommunalité, avait demandé que cette autoroute, si elle devait se faire, se fasse au plus près des intérêts économiques, et protègent au mieux les zones urbanisées.

Le nouveau tracé fait juste l'inverse : on arrive vers une zone économique, on traverse pour l'éviter, on traverse en plein centre de Carrières. Je ne vois pas l'intérêt de ce nouveau tracé.

Surtout, j'ai peur qu'il ne vienne en concurrence, même si l'on peut trouver une solution de circulation, avec le Pont Carrières/Achères qui était prévu, et qui devait relier le pont de Triel. Cette liaison locale est absolument nécessaire.

Ce nouveau tracé à mon avis a le même défaut que les autres : il va se fracasser sur Orgeval.

Je me suis demandé quel crime avait commis Yannick TASSET, mon ami qui n'est pas là ce soir, pour que toutes ces autoroutes convergent vers lui ? Il n'est pas là et je ne l'ai pas confessé !

Il y a une véritable charge d'autoroutes sur Orgeval.

Finalement, regarde-t-on vraiment la bonne chose ?

Dans le périmètre que l'on nous a donné, on étudie les tracés entre Orgeval et le Nord, sans regarder comment franchir le Sud, c'est-à-dire comment on veut rejoindre l'A13 et comment passer à côté d'Orgeval ?

Si l'on s'intéresse à ce problème, il y a peut-être aussi des solutions pour passer en dehors des zones urbanisées, comme le demande l'autoroute. Je crois même qu'il y a un désert dans le coin : le désert doré.

Si l'on arrive à passer dans ce secteur, ensuite la solution du tracé Nord s'imposera logiquement. Tandis qu'en concentrant tout sur Orgeval, on arrive à une autoroute, dont on ne sait pas ce qu'elle va devenir.

A mon avis, ce n'est pas très sérieux, car dans ce cas, toutes les oppositions peuvent s'exprimer et celles-ci ont raison de s'exprimer, car on ne leur donne pas une solution qui aille plus loin.

On nous demande de discuter là-dessus, mais on ne sait pas ce que vous allez faire !

Nous restons dans la limite de l'épure en regardant comment franchir Orgeval ? Nous ne demandons pas d'aller jusqu'à Trappes ou à St-Quentin. Nous pourrions ainsi peut-être trouver une solution qui soit raisonnable.

Si nous ne faisons pas cela, et que nous nous en tenons à ce que nous sommes en train de faire, je pense que tout ce grand débat aura été un grand brouhaha, sans grande importance, car une autoroute qui ne va nulle part n'a aucun intérêt.

Le Maire et la majorité municipale sont tout à fait contre ce nouveau tracé, car il allie tous les inconvénients.

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

Merci Monsieur le Maire. Ce soir, c'est une réunion thématique « objectifs, économie et aménagement du territoire ». On va passer par cette grille d'analyse avant d'évoquer les notions de tracés.

Pourquoi des réunions thématiques ? La Commission a voulu vous proposer, après les réunions de proximité, d'avoir un angle de vue différent sur la question du projet, en essayant de réfléchir globalement par thème, et avec quelques éléments de prospection.

Les thèmes choisis sont ceux qui se sont manifestés comme ayant un intérêt pour le public.

Je cite les quatre thèmes que nous avons arrêtés :

- L'opportunité.

Ce projet, compte tenu des objectifs, de la grille d'analyse de l'économie et de l'aménagement du territoire, est-il opportun ?

- La santé et les risques.
- Les perspectives d'évolution des besoins de déplacement.
- Les modalités pour réaliser un tracé, son financement.
- Les patrimoines naturels extrêmement importants dans la zone.

Derrière la thématique d'aujourd'hui, nous en aurons encore quatre, que Sophie va citer, afin que vous preniez bien rendez-vous si ces thèmes vous intéressent.

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

La prochaine réunion aura lieu la semaine prochaine, le mardi 23 mai à Conflans-Ste-Honorine. Nous aborderons les questions relatives au bruit, à la sécurité et l'eau.

La réunion suivante aura lieu le mardi 30 à Cergy-Pontoise, sur le thème : trafics, tracés, coûts et financement.

Puis, le mardi 6 juin à Triel-sur-Seine, la réunion portera sur les milieux naturels et les paysages.

Enfin, le mercredi 14 juin à Pontoise, nous traiterons de la pollution de l'air.

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

Ces réunions thématiques sont animées avec le même esprit que les réunions publiques précédentes et sur les mêmes principes d'animation. Notre enjeu consiste à rapprocher un projet et un public.

Un projet est défendu par le Maître d'ouvrage, qui est représenté ce soir par Francis ROL-TANGUY, Directeur Régional de l'Équipement de l'Île-de-France et Eric DEBARLE qui dirige la mission A104, soutenus par leurs équipes. Ils peuvent vous informer efficacement.

Ce projet est proposé dans des documents qui ont été maintenant largement diffusés et mis à votre disposition à chaque réunion publique.

Pour la réunion de ce soir, il s'agit d'examiner l'opportunité du projet pour répondre aux objectifs présentés dans le dossier du Maître d'ouvrage, avec comme grille d'analyse, l'économie et l'aménagement du territoire.

La Commission Particulière du Débat Public met en relation le Maître d'ouvrage et le public. Nous sommes toujours sur l'état d'esprit d'animer en veillant à bien vous informer. Je vous donne une information sur la vie du site.

En temps réel, vous pouvez trouver tout ce qui s'est dit, toutes les questions posées sur ce site. Il y a eu 21 000 visites et 125 000 pages lues.

Ce soir, vous avez eu à votre disposition à l'entrée les documents habituels, et aussi ce document avec quatre éléments, qui vous permettront de suivre les débats de ce soir :

1. La carte avec les points d'entrée et sortie.
2. Les zones d'activités économiques.
3. La situation du SDRIF avec une visualisation des cadrans.
4. Quelques repères sur l'évolution de l'emploi et de la population.

Donc, nous vous rapprochons du projet. La thématique a bénéficié des nombreux débats publics de proximité et de séances de préparation. Cela nous a permis de définir le menu de ce soir. Trois étapes vous seront proposées avec trois questions clés :

1. L'opportunité du projet, compte tenu des objectifs présentés, des enjeux économiques et d'aménagement du territoire.
2. Un focus sur une question qui est ressortie fortement dans les débats publics et dans les réunions préparatoires, c'est-à-dire la notion de multimodalité.

Cela peut-il être une évolution souhaitable, complémentaire de l'autoroute ou est-ce une solution de substitution ?

3. La possibilité d'avoir une approche par bassin de vie et d'emplois, c'est-à-dire par tronçon de tracé, bien que l'on essaiera de ne pas trop parler de tracés.

On essaiera de voir s'il peut y avoir des ouvertures pour le débat public.

Nous commençons notre parcours en trois phases, avec le premier point :

### OPPORTUNITE DU PROJET, DES ENJEUX ECONOMIQUES ET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Pour ouvrir, cette table ronde, les représentants du Maître d'ouvrage peuvent-ils nous donner quelques repères sur ces objectifs, ses enjeux et les situer dans une perspective régionale ?

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

Quelques éléments pour revenir sur ce qui gouverne la Région Île-de-France depuis maintenant un peu plus de 40 ans : le Schéma Directeur de la Région Île-de-France. Il a un peu changé de nom depuis cette époque, mais il n'a pas changé dans son essence.

Depuis, 1965, ce Schéma Directeur Région a été révisé en 1976, en 1994 (et je n'ai pas la nouvelle date, même si la révision est en cours pour savoir quelle sera la nouvelle version) fixe les éléments de planification. Il essaie d'envisager la croissance ou la stabilisation de la croissance dans la dernière version.

Il essaie de planifier les besoins de logements, la répartition et l'équilibre entre l'emploi et le logement, et naturellement ce que cela peut signifier en termes de déplacement, donc les besoins corollaires en termes d'infrastructures voire de services.

Effectivement, le projet dont on débat ce soir est inscrit dans les documents de planification depuis 1965.

En termes de déplacements, on a d'abord réalisé les radiales, que ce soit en termes autoroutiers ou en termes de transports en commun (Réseau Express Régional à partir des années 70). Petit à petit est montée fortement la question des rocades de l'Île-de-France : la première étant la périphérique, la deuxième étant l'A86 réalisée progressivement à partir des années 70/80 et terminée dans les années 90 (sauf un morceau à l'Ouest).

Ceux qui empruntent l'A13 en voient les éléments du futur bouclage, qui devrait être inauguré en 2007. Il va permettre d'aller de Rueil sur les Hauts de Versailles à cet horizon avant la poursuite par un autre élément jusqu'au Pont Colbert.

C'est le bouclage de cette deuxième rocade qui est aujourd'hui en cours. Ce soir, on débat d'un élément de cette troisième rocade de l'Île-de-France, autrement appelée la Francilienne.

De la même manière que la planification avait tracé cette vision à la fois radiales et rocades en matière de transport routier. Il l'a fait aussi en transport collectif.

Les sujets d'aujourd'hui, qui sont les sujets de demain, portent généralement plutôt le nom de « tangentielles ». Celles-ci sont bien là pour assumer des fonctions de rocades.

Le Schéma Directeur a un statut juridique assez précis. L'Île-de-France est la seule région métropolitaine qui soit dotée de ces éléments juridiques, c'est-à-dire que le Schéma Directeur Régional est opposable aux documents d'urbanisme, qui sont ceux soit de l'échelle intercommunale (schémas de cohérence territoriale), soit aux éléments de documents d'urbanisme strictement communaux (Plans Locaux d'Urbanisme).

Il a aussi un statut particulier, car depuis la loi de 1995, et nous sommes dans le cas présent pour la première fois actuellement, l'élaboration de cette révision est conduite par le Conseil Régional et in fine entérinée par le Gouvernement au travers d'un décret en Conseil d'État.

Cette élaboration associe étroitement l'État et la Région, et elle est actuellement en cours.

Les quelques hypothèses que nous avons à cette phase, et je ne vais pas me substituer au travail conduit par le Conseil Régional. Naturellement, pour les 25 ou 30 prochaines années, les hypothèses en matière de démographie peuvent couvrir un éventail assez large.

Par contre, on constate que la traduction de ces hypothèses démographiques en nombre de ménages se trouve dans un faisceau très resserré. Pourquoi ?

Certes, l'Île-de-France comparée aux autres régions françaises est une région jeune en termes d'âge de ses habitants, mais elle subira le même phénomène que les autres régions françaises, c'est-à-dire globalement un vieillissement de sa population. Donc, un développement des ménages, composé d'une seule personne.

Elle est confrontée à un besoin de logements important, aux deux bouts de la chaîne, car c'est une jeune région et elle va subir la même situation que les autres régions françaises, c'est-à-dire un certain vieillissement de sa population.

C'est pourquoi l'État, les Conseils Régionaux, les experts convergent sur une hypothèse qui est celle de la nécessité de construire environ 60 000 logements par an en Île-de-France. Ce chiffre est un objectif, et il ne s'agit pas d'aller le chercher à l'unité près.

C'est son décalage par rapport à la situation constatée, notamment depuis le début des années 2000, qui fait son importance. Globalement, la moyenne de ces 5 ou 6 dernières années est aux alentours d'une production de 35 000 logements.

Cela montre bien que les besoins de développement en matière de logements, sont importants. C'est un choix d'essayer d'offrir aux jeunes de cette Région une capacité de logement en Île-de-France, y compris faire face à ce vieillissement de la population.

On ne peut pas considérer que l'histoire est finie, que les équations étant tracées et restant stables pour les décennies à venir, nous avons devant nous simplement à préserver l'existant.

Nous sommes confrontés comme d'autres générations l'ont été pour d'autres motifs, à la nécessité de prise en compte de ce développement.

C'est aussi lié au phénomène en termes économiques de mondialisation que connaissent tous les pays de la planète. En conséquence, à la fois dans le mandat que le Gouvernement a donné aux Préfets de Régions, mais rejoignons là aussi en la matière de façon consensuelle le Conseil Régional, il existe un changement d'optique par rapport au dernier Schéma Directeur Régional élaboré au tout début des années 90.

C'était un Schéma Directeur Régional qui privilégiait le fait d'essayer de contenir la croissance Francilienne pour permettre le développement des métropoles régionales.

Dans une certaine mesure, ceci a trouvé de l'effet, car un certain nombre de métropoles régionales ont pris une vraie capacité, y compris dans le débat et dans la concurrence européenne qui existe.

La mondialisation fait que l'on ne peut pas regarder les équations de l'Île-de-France et de Paris à l'aune des problèmes nationaux, mais on doit les regarder à l'aune de cette mondialisation.

La région Île-de-France est naturellement en concurrence avec d'autres régions, à chaque fois que l'on parle de recherche, de sièges sociaux, d'activités productives importantes.

C'est le souci aujourd'hui de donner sa chance à l'Île-de-France. C'est y compris dans ces conditions que l'on retiendra un certain nombre de choses en France, qui peuvent peut-être venir en Île-de-France, mais qui n'iront nulle part ailleurs.

Je prends juste cet exemple, mais la plus grande concentration de chercheurs en Europe, qui est a priori l'un des facteurs de l'économie de la connaissance de demain, se trouve sur le « plateau de Saclay » (si on le prend de Massy à St-Quentin-en-Yvelines) avec 12 000 chercheurs à la fois dans des centres publics, renommés et connus que dans des centres privés de grandes entreprises françaises. Elle constitue la première concentration européenne de chercheurs, et l'une des premières concentrations mondiales. Il y a nécessité pour l'avenir de notre pays de permettre le développement.

En prenant ces données en compte, derrière les besoins de déplacements vont croître et les besoins de logements avec une croissance démographique positive, même si l'on ne cherchera pas à la rendre trop importante, selon toutes les hypothèses d'experts à l'horizon de 30 ans.

Parallèlement à supporter cette croissance économique, on trouvera le besoin de poursuivre l'équipement de l'Île-de-France, certes au premier chef, en termes de transports en commun. Ce sont aussi les résultats de l'équation que l'on a devant nous en termes énergétiques et climatiques, mais aussi de permettre cette complétude du réseau routier, qui fasse qu'il lui donne pour avoir sa pleine efficacité sa pleine cohérence. C'est ce qui justifie effectivement aujourd'hui l'opportunité du projet, qui est soumis à débat depuis plus de deux mois au travers de ce débat public.

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

La zone concernée par le projet contribuera à cette évolution économique et au développement de la population.

Pouvez-vous, Eric DEBARLE, nous donner quelques chiffres clés afin d'avoir une vue quantifiée de ces évolutions ?

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

Les tendances dans les prochaines années vont poursuivre celles des années passées. La zone d'étude, telle qu'elle figure sur les plans qui vous sont remis, concerne 700 000 habitants.

Il y a eu un accroissement de la population sur la zone d'étude, que ce soit en 1990 et en 1999. Cette population a continué d'augmenter entre 1999 et 2003. Ce sont des chiffres issues du recensement fait par l'INSEE.

De 1990 à 1999, l'augmentation de la population s'est faite à un rythme de près de 0,7 % par an. Par contre, de 2000 à 2003, ce rythme a commencé à se ralentir pour atteindre environ 0,5 %.

Cette augmentation moyenne de population se répartit en fonction des secteurs géographiques de manière assez différente, car les secteurs des Mureaux, de Saint-Germain-en-Laye, de Poissy et de Chanteloup ont vu ces derniers temps leur population baisser alors que par contre sur Cergy Pontoise, la vallée de Montmorency et le Parisis, cette population a augmenté.

La zone d'étude concerne 240 000 emplois de 1990 à 1999, le nombre d'emplois s'est accru avec près de 0,8 % d'accroissement par an.

Cet accroissement d'emplois s'est fait à un rythme inférieur à celui de la grande couronne parisienne, par rapport à d'autres secteurs comparables. La grande couronne parisienne avait un taux d'accroissement d'environ 1,2 %.

Entre 1999 et 2003, ce rythme d'accroissement d'emplois a eu tendance à diminuer dans la zone d'études, alors que par contre en grande couronne, on enregistrait une augmentation (de 1,2 % à 1,5 % par an).

Un certain nombre de secteurs ont vu des emplois créés ; par contre, d'autres en ont perdu quelques-uns. C'est notamment le cas sur l'agglomération de Cergy-Pontoise.

Le taux d'accroissement d'emplois le plus fort se situe sur le secteur de Chanteloup-Vignes (mais c'est sur un nombre d'emplois très faible). Ce n'est pas représentatif, même si le rythme d'accroissement est supérieur à 3 %.

Ceci doit être comparé au faible taux d'emplois de la boucle de Chanteloup (0,5 emploi par actif résidant dans la boucle de Chanteloup).

Ce sont les chiffres socioéconomiques résumés sur la zone d'étude.

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

Il faut comparer l'évolution de la population, qui est retombée à 0,66 (la France étant à 0,37 par an pendant la période intercensitaire).

Nous entamons la première table ronde : les acteurs économiques examinent l'opportunité du projet par rapport à l'activité économique, à son développement, aux zones d'activités, à la pérennisation de l'emploi et des entreprises.

**PERENNISER ET DEVELOPPER L'EMPLOI ET LES ENTREPRISES DE LA ZONE DU PROJET**

**M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CCI DE VERSAILLES :**

Mesdames, Messieurs les élus, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public ainsi que les membres de la Commission Particulière du Débat Public, Mesdames et Messieurs,

La CCI de Versailles, Val d'Oise Yvelines, est un établissement public composé de chefs d'entreprises, élus par les chefs d'entreprises du Val d'Oise et des Yvelines,

véritablement parlement économique des services du développement local. Elle représente et défend les intérêts des 65 000 entreprises de sa circonscription .

Elle est par conséquent un acteur de premier plan dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Elle défend les intérêts des entreprises, mais elle prend aussi le soin de les intégrer à une définition globale de l'intérêt général sur chaque territoire où elle intervient.

Elle apporte sa contribution au Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France (SDRIF), qui traite notamment des infrastructures routières.

Jusqu'à ce jour, les débats ont porté sur les enjeux de proximité. Ce fut nécessaire, et cela a permis d'évaluer les conditions de protection entre autres des riverains, que tout projet de tracé devra respecter.

Aujourd'hui, le débat porte sur les enjeux économiques, liés à la réalisation de ce prolongement d'autoroute. Par essence, la CCIV est légitime pour apporter ses arguments économiques pour nourrir le débat.

Notre position s'appuie sur une démarche plus globale : un développement économique pour tous.

Oui, à la Francilienne.

Nous sommes favorables à ce prolongement, et nous soutenons aux côtés de nombreux acteurs du débat le bouclage complet de la francilienne. Ce projet de prolongement n'est donc qu'une étude vers un bouclage total. Il est cependant nécessaire de le réaliser le plus vite possible.

Pour appuyer notre position, nous vous proposons de revenir tout d'abord sur les données économiques de ce territoire du Nord-Ouest de l'Île-de-France.

Le Val d'Oise et les Yvelines comptent près de 500 000 emplois dans le secteur privé. Ce sont les chiffres UNEDIC.

Le nombre d'emplois a augmenté de 21 % en 10 ans, entre 1993 et 2004.

Ces deux départements se distinguent du reste de l'Île-de-France, encore par une forte présence de l'industrie : 25 % des emplois globaux contre 16 % en Île-de-France en 2004.

Le territoire de la zone d'étude A104 n'échappe pas à ce constat, avec 26 % de ses emplois dans l'industrie, soit 35 860 en 2004, et notamment de grands sites de production, qui font figure d'exception en Île-de-France.

Sur ce territoire, les emplois ont augmenté de 20 % entre 1993 et 2004. Ce développement ne s'est pas accompagné des investissements d'infrastructures nécessaires à sa pérennisation.

L'absence de liaisons routières représente un handicap qui nuit à l'activité économique. Les parcours pour atteindre les entreprises sont en permanence au bord de la saturation, voire bloqués. Les approvisionnements, les livraisons sont retardés. Les trajets pour les salariés sont laborieux.

Tout ceci entraîne une lourde perte d'efficacité et de productivité.

Les atouts de ce territoire en sont aussi ses faiblesses. A ce titre, dans la zone d'étude, l'industrie, notre point fort, voit sa position quelque peu se dégrader de 31 % à 26 % des emplois globaux.

Si nous ne réagissons pas, cette tendance risque de s'amplifier.

Pour inverser cette tendance, il faut que notre territoire renforce son attractivité.

Comment maintenir et attirer des entreprises nouvelles dans une zone aux infrastructures saturées ?

Toutes les études et les sondages le montrent : la grande majorité des chefs d'entreprises placent en tête de leur critère d'implantation la qualité des dessertes et plus particulièrement routières.

Tout d'abord, sur un plan général, un territoire bien desservi permet à tout actif qui possède une formation, de trouver l'emploi qui correspond à son savoir-faire et à son expérience.

*(Huées).*

Elle améliore ainsi la performance de l'entreprise qui l'emploie. Celle-ci délivre ainsi de meilleurs salaires et crée de nouveaux emplois.

Elle permet aux résidents des deux départements d'accéder à des lieux de formation plus diversifiés, des lieux d'achats, de biens et de services plus nombreux, répondant mieux aux besoins de la population.

Elle améliore la richesse globale des résidents, lorsque le nombre de biens ou de services est commodément accessible, un choix peut être effectué : c'est un progrès. C'est l'ensemble du Produit Intérieur Brut qui s'améliore et qui développe le territoire.

Tout le monde est gagnant.

En ce qui concerne plus particulièrement l'A104, les acteurs économiques ont demandé à l'IGN (Institut Géographique National), reconnu pour ses compétences dans le domaine, d'étudier l'impact économique de l'A104.

L'IGN a appliqué l'instruction ministérielle du Ministre de l'Équipement et des Transports du 25 mars 2004, qui a défini une méthode d'évaluation des grands projets d'infrastructures de transport.

D'ores et déjà, nous pouvons vous présenter quelques éléments chiffrés, provisoires sur la base de l'étude en cours. Celle-ci fera l'objet d'une contribution écrite détaillée, qui sera envoyée très prochainement à la Commission Particulière du Débat Public.

Ce tableau reprend un comparatif entre les 5 tracés. De cette étude, nous avons extrait quelques données chiffrées.

La première ligne reprend le coût estimé en Euros 2000, pour faciliter les calculs.

L'étude fait apparaître les avantages totaux économiques de l'infrastructure qui ont été chiffrés, et qui apparaissent en deuxième ligne en millions d'euros annuels ; ce qui permet de calculer le rapport entre ces avantages et le coût de l'ouvrage.

Il apparaît alors que le tracé rouge induit l'augmentation de performances économiques les plus élevées.

*(Huées).*

(Vous pouvez hurler, cela ne m'empêchera pas de dire la vérité. Ce ne sont pas des inventions, mais des données calculées).

Avec un temps de retour de 5,1 ans.

**DANS LA SALLE :** Le coût social, la pollution, les malades ?

Le tracé vert présente également une bonne performance, néanmoins de 10 % inférieurs au précédent.

Dans ce qui suit, nous vous présenterons les deux cas des performances les plus extrêmes, c'est-à-dire le tracé rouge (plus fort impact économique) et le tracé violet (le plus faible).

**DANS LA SALLE :** Le coût social, le coût social, le coût social !

Ceux qui hurlent n'ont rien à dire.

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

Mesdames, Messieurs, vous pourrez développer !

**M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CCI DE VERSAILLES :**

Il nous est demandé de parler économie ce soir. Vous pouvez hurler, cela ne m'empêchera pas de vous dire ce que je pense.

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

Après les interventions, vous pourrez présenter des arguments contre les analyses présentées.

**DANS LA SALLE :** L'économie ne doit pas faire l'impasse sur les coûts sanitaires !

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

Tout à fait, vous pourrez intervenir tout à l'heure.

**M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CCI DE VERSAILLES :**

De toute façon, la totalité de l'étude sera remise à la Commission Particulière du Débat Publique. Vous aurez tout loisir d'apporter une argumentation, plutôt que d'hurler sans écouter.

**DANS LA SALLE :** Les chiffres sont différents du dossier.

**M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CCI DE VERSAILLES :**

Cette carte représente la création de la valeur économique généralisée par le tracé rouge, avec une zone de retombées fortes.

*(Protestations).*

Ecoutez !

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

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

Continuez, Monsieur DEVERGIES.

**M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CCI DE VERSAILLES :**

Les gains maximaux concernent la ville nouvelle de Cergy, Vauréal, Jouy-le-Moutier ainsi que les bords de Seine : Triel, Chanteloup...

**DANS LA SALLE :** Faites-le passer au Vésinet !

**M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CCI DE VERSAILLES :**

Ses performances économiques sont mises en évidence, commune par commune. Du reste, Messieurs les Maires y trouveront certainement de l'intérêt, quand ils verront qu'un tel ouvrage apporte à leur collectivité locale des millions d'Euros par an.

Bien entendu sera fourni au dossier, et je vous rassure, car vous pourriez vous poser des questions, les mêmes éléments chiffrés pour l'ensemble des tracés.

Volontairement, nous avons pris les deux extrêmes, et je ne m'étendrai pas, mais vous avez la carte des résultats attendus pour le tracé rural.

Le tracé rural apporte un peu de valeur ajoutée, de croissance dans le Mantois, mais n'apporte rien dans la zone qui nous concerne.

Les chiffres sont là, vous pourrez les découvrir et ils vous seront expliqués. De toute façon, ces Messieurs des services techniques de l'État sont tout à fait à même de les entendre et de les comprendre.

Le tracé rouge a donc la préférence de la Chambre de Commerce et d'Industrie.

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

Décidément, quand on vous dit des vérités, cela vous ennuie !

Le tracé rouge permettra une liaison entre les zones d'activités. 25 zones d'activités ont été recensées le long du tracé rouge. Ce tracé apparaît comme le plus pertinent pour maintenir l'attractivité des 1 739 entreprises situées sur les parcs d'activités, représentant plus de 36 000 emplois, sans compter les projets futurs des zones de Triel et d'Achères.

Le tracé rouge assurera la liaison nécessaire des pôles régionaux, bassins de vie.

Il est nécessaire en effet de relier entre eux les pôles de développement francilien : Cergy-Pontoise, Poissy et plus largement Roissy, à l'un des tracés à Saint-Quentin-en-Yvelines à l'Ouest vers Roissy au Nord.

La Région doit se doter d'une infrastructure de transport à la hauteur des ambitions de ces pôles.

Enfin, la décongestion de la RN184 permettra le désengorgement de vastes zones économiques : parcs d'activités d'Éragny, de Saint-Ouen-l'Aumône, et de l'Université de Cergy.

En conclusion, pour toutes ces raisons économiques, nous souhaitons la réalisation de l'A104.

Notre détermination est forte.

**DANS LA SALLE :** La nôtre aussi !

**M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CCI DE VERSAILLES :**

Il s'agit avant tout de défendre l'intérêt général d'une zone qui pourrait souffrir d'un manque d'attractivité.

Le tracé rouge, c'est l'adjuvant qui apporte les meilleurs effets de développement économique des Yvelines et du Val d'Oise.

Il offre entre les différents tracés les meilleures conditions d'amélioration du bien-être des habitants, tout en offrant des conditions d'insertion...

*(Protestations).*

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

Mesdames, Messieurs, s'il vous plaît, on perd du temps !

**M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CCI DE VERSAILLES :**

... des conditions d'insertion considérablement améliorées par rapport au tracé initial, et susceptibles de l'être encore ; c'est celui que la Chambre de Commerce et d'Industrie recommande sans réserve.

Merci Mesdames et Messieurs de votre attention délicate.

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

Monsieur Bernard QUETIER et Monsieur Claude d'ORNANO, veulent-ils ajouter un mot ? Je vous rappelle que c'est le moment où les acteurs économiques s'expriment. Ensuite, on passera à d'autres angles de vue.

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

Ce sera plus qu'un mot.

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

Essayer d'aller assez vite,

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

Mais après le Président DEVERGIES, je vais avoir un autre langage.

Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le Préfet, Monsieur le Président de la CPDP, les membres de la CPDP, Mesdames et Messieurs,

Au moment où s'ouvre le cycle des réunions thématiques, que voyons-nous ? Des élus unanimes pour terminer la grande rocade de contournement du grand Paris, mais opposés sur le moyen d'y parvenir, c'est-à-dire sur le choix du tracé ; d'où un blocage durable.

Ce blocage n'est pas évidemment pas confortable pour l'ARDIES Val d'Oise, qui n'aime pas polémiquer avec qui que ce soit, et en particulier avec les élus. Chaque élu étant seul juge de son intérêt général.

Ce concept est polymorphe. Il y a en effet l'intérêt général de la commune, celui du département, de la région et du pays tout entier ; ce qui fait beaucoup d'intérêts généraux particuliers.

Les lois de décentralisation ont confirmé l'autonomie des collectivités territoriales en écartant toute idée de tutelle entre les quatre échelons concernés.

La région ne peut dicter sa loi au département, qui n'a pas de pouvoir hiérarchique sur la commune.

Le morcellement périodique de l'intérêt général en pôles locaux de confrontation procède de cette règle incontournable qui renvoie finalement à l'intérêt général insaisissable.

Pour l'ARDIES Val d'Oise, l'association départementale a vocation régionale. Il s'agit avant tout de promouvoir la cohésion de l'intérêt départemental et de l'intérêt régional dans ses liaisons économiques de transport.

Le débat s'est peut-être trop vite focalisé sur le casse-tête des tracés. Je n'en parlerai pas.

**DANS LA SALLE : Bravo !**

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

D'une certaine manière, il aurait été plus logique de l'ouvrir par le thème qui nous occupe ce soir et qui nous est proposé. Il y a une réelle difficulté à saisir ce qu'il faut entendre par aménagement du territoire.

Le thème est : économie et aménagement du territoire, et c'est donc déjà assez abstrait.

Aménagement du territoire : tout indique qu'il s'agit d'une théorie à géométrie variable, une présentation de cette théorie est à mon avis déterminante pour la compréhension des enjeux du débat.

Le concept est tellement surmédiatisé qu'il perd tout limpidité. Il faut distinguer « aménagement du territoire » de « l'aménagement des territoires ». Le premier ressort la politique d'impulsion de l'État et le second n'en est que l'application aléatoire locale.

Placer les deux notions sur le même plan entretient la confusion. Pour en sortir, il faut ajuster le vocabulaire. L'aménagement du territoire est une politique nationale toute entière dans la main du Gouvernement. Cette politique s'impose comme une donnée pré-établie. Elle ne peut donc faire l'objet du débat, puisqu'elle en est la règle.

La mission première de l'aménagement du territoire a consisté jusqu'ici à l'expansion parisienne au profit des provinces économiquement anémiées. C'est ce que l'on appelait le « désert français ».

L'objectif a été atteint au point d'inquiéter maintenant de l'Île-de-France. D'un certain point de vue, la question initiale de l'aménagement du territoire ne s'y pose plus, puisqu'elle y est déjà largement résolue. La réponse est sous nos yeux.

Enfermé dans l'étau de 4 PNR (Parc Naturel Régional), cerné par de précieuses terres agricoles, qui représentent aussi une économie, étant notre seule ressource naturelle. Je vous rappelle que nous n'avons pas de pétrole.

**DANS LA SALLE :** On a l'autoroute.

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

L'Île-de-France ne dispose désormais que d'un espace définitivement compté, et doit faire avec. Au moment où elle fige son expansion urbaine et où la demande d'espaces ne cesse d'y augmenter pour tous les besoins : déplacements, emplois, environnement, flux migratoires, logement ; ce qui paraît donc réellement en cause, c'est le traitement de l'espace francilien inscrit dans un cadre géographiquement clos.

**DANS LA SALLE :** Et la conclusion ?

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

Elle va venir très tard, vous pouvez vous endormir, cela ne me gêne pas.

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

Monsieur d'ORNANO, il y a beaucoup d'intervenants, merci d'aller assez vite.

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

J'ai assez peu parlé lors des réunions, mais je vais essayer de résumer.

L'idée est que la Région Île-de-France est bloquée géographiquement : ce n'est donc pas de l'aménagement du territoire. Nous sommes maintenant dans un cadre de PDU, de PLU, de plan local de découpage de l'espace. C'est quelque chose de très territorial et très local.

**DANS LA SALLE :** Il y a 40 ans de retard !

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

Pour pouvoir reprendre la main en économie, l'innovation est le maître mot. Il faut retrouver une réindustrialisation par la création de pôles de compétitivité. C'est ce qui a été justement exposé dernièrement par le Gouvernement. La Région Parisienne a quand même un déficit d'emplois. Elle a des difficultés à retrouver une croissance, on la retrouvera par le développement de la recherche et malgré tout par une production, qui ne sera pas une production manufacturière de type ancien.

Ainsi le problème soulevé à propos de Peugeot lors des réunions auxquelles j'ai assisté est un faux problème. Peugeot peut très bien délocaliser une chaîne de fabrication, cela ne changera pas le fait que nous avons besoin de constructeurs automobiles performants et qui fassent avancer les technologies.

Sur ce problème, je ne vais pas vous lire tout mon baratin, car vous le connaissez ! Au fond, d'une certaine manière, vous y adhérez et je vous en remercie.

Une formule m'amuse : « l'autoroute ne crée pas d'emplois, elle les déplace ». Simplement, ils vont toujours ailleurs sur l'autoroute et ils vont toujours sur une autoroute qui les attire. Donc, méfiez-vous de cette formule. C'est un boomerang !

Puisque l'économie ne vous intéresse pas, je vais passer la recherche, les pôles d'activités, etc. l'Agence de l'Innovation Industrielle va mettre de l'argent pour

développer l'économie d'énergie dans l'habitat, BioHub substitution des céréales au pétrole, NéoVal nouveau métro automatique, véhicules hybrides diesels, etc.

On va quand même évoluer, on n'aura pas la même économie.

**DANS LA SALLE :** Donc, il vous faut une autoroute !

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

Dans toutes ces réunions, on a rarement employé l'expression « développement durable ». Or, elle est importante.

Beaucoup de gens qui ont beaucoup parlé de pollution, de taux d'ozone, de taux de CO2 sont à la base de recherche. Finalement, nous sommes arrivés à définir un concept qui est le développement durable.

Ce développement durable n'a pas que l'impact de l'économie au sens marchand et au sens strict, mais dans tous les domaines. On le voit dans la répartition de l'espace qui oppose actuellement les communes.

Il existe un litige entre les communes qui ont des Maires bâtisseurs et celles qui n'en ont pas. Chacun a de bonnes raisons.

Monsieur ROL-TANGUY a quand même parlé du logement. Celui-ci n'est pas absent des préoccupations des entreprises. Il faut des logements, il faut bien que les gens habitent quelque part pour venir travailler et inversement.

Le cas de Maurecourt m'a beaucoup intéressé. Y a-t-il des gens de Maurecourt ici ? (Oui).

Il permet de comprendre comment se propage une réaction en chaîne à partir d'une commune dominante.

Maurecourt redoute la pression foncière qui s'exerce à la limite nord de son territoire avec l'expansion de sa voisine Jouy-le-Moutier, et plus encore celle de Cergy qui menace la tranquillité paysagère locale, avec son projet de boulevard circulaire V88. est-ce que je me trompe ?

**M. JOËL TISSIER, ADJOINT AU MAIRE DE MAURECOURT :**

Ce n'est pas ce que l'on a dit, mais il faut dissocier le débat V88 du débat A104. C'est une contre-vérité.

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

J'ai mal compris. En tout cas, le Maire de Maurecourt rend directement responsable son alter ego de Jouy-le-Moutier des embarras actuels de sa commune.

La population de Jouy-le-Moutier serait en effet passée de 1 183 habitants en 1975 à 18 230 en 2005. cela a été dit à Maurecourt, par les gens de Maurecourt.

**M. JOËL TISSIER, ADJOINT AU MAIRE DE MAURECOURT :**

Mais non, Monsieur, vous dites n'importe quoi...

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

Pour sa défense, le Maire de Jouy-le-Moutier fait valoir qu'il subit les mêmes embarras nés de l'urbanisation incontrôlés de la Ville nouvelle où 2 000 nouveaux logements doivent être construits.

Partout, c'est le même son de cloche. Le message a été entendu de l'ARDIES. A Neuville, le Maire suggère que sa commune paie déjà son tribut dans le domaine du logement avec la construction d'un programme résidentiel pour étudiants. C'est bien, on a besoin d'étudiants.

A Pierrelaye, le Maire laisse entendre que l'arrivée de la Francilienne conduira tôt ou tard à l'urbanisation des espaces libres de la commune. Il ne refuse pas de nouveaux logements, mais il estime qu'avec 30 % de logements sociaux, Pierrelaye reste exemplaire dans ce domaine. Il récuse toute pression extérieure et rappelle que sa commune est précisément sortie du périmètre de la ville nouvelle pour conserver la maîtrise de son patrimoine naturel. Cela a une incidence.

Herblay tient le même langage.

**DANS LA SALLE :** La conclusion ?

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

Elle viendra, soyez patients, on est au cinéma.

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

C'est vrai, il faut conclure !

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

Je tiens à aller jusqu'au bout, sinon cela n'a pas de sens.

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

On est sur la partie économique et vous développez l'habitat, le logement qu'on développera tout à l'heure.

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

Pour simplifier, vous me demandez de ne pas lire, le logement est un besoin. Il y a des espaces libres dans certaines communes, et c'est un problème. Elles doivent s'entendre.

L'ARDIES demande aux communes de s'entendre sur cette question, ce n'est pas à nous de la régler, mais le problème existe.

**DANS LA SALLE :** On parle d'autoroute et pas de logement !

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

L'autoroute est liée aux logements, justement. C'est la grande surprise de cette thématique, vous ne le saviez pas, eh bien, je vous le dis. Pourquoi ? Les mêmes qui

sont contre l'autoroute et qui sont pour les espaces naturels –et ils ont raison ponctuellement- réclament des transports ferrés, et même du ferroutage. On se demande pour aller d'où à où ?

**DANS LA SALLE :** Et alors ?

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

Cela ne marche pas s'il n'y a pas de clients, et il y a des clients s'il y a des logements. On tourne en rond, comme la Francilienne.

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

Vous abordez des sujets qui doivent l'être plus tard. Nous sommes sur le développement économique. Merci de conclure.

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

Je conclus, toutes les questions que j'ai abordées sont dans le sujet. Elles sont dans la partie « aménagement du territoire ». C'est lié : économie, logement, circulation.

Je ne vais pas reprendre les chiffres donnés par le Président DEVERGIES, que l'on connaît.

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

Il faut que vous acceptiez de laisser du temps aux autres.

**M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES, VAL D'OISE :**

J'attendrai jusqu'à 2 heures du matin, je leur laisse tout le temps.

Ma conclusion, si vous me permettez de la lire. L'ARDIES n'est pas hostile à toute idée de tracé combinatoire, mais cette recherche excède ses compétences. Sous réserve de plus amples informations, l'ARDIES ne voit pas ce qui justifierait à ce jour de changer sa position. Celle-ci reste donc favorable au tracé rouge. C'est pour nous un tracé de précaution. En changer subitement nous obligerait à déshabiller Pierre pour habiller Paul, ce qui n'est pas l'intérêt.

L'ARDIES comprend néanmoins les alarmes des riverains et les contraintes des élus. A eux de définir un tracé qui fasse place aux besoins des entreprises.

Dans la négative, l'ARDIES se tournera vers l'État, élu responsable de l'aménagement du territoire et du développement économique ; c'est sa tâche pour lui rappeler ses engagements passés et lui demander un arbitrage en faveur du tracé le plus facilement réalisable à meilleur coût.

Nous n'imaginons pas un seul instant que l'option NRF (ne rien faire) puisse prévaloir dans ce dossier, alors que le Val d'Oise a financé 50 % de l'investissement nécessaire à la réalisation de la rocade jusqu'à Roissy pour desservir les zones d'activités.

L'État a un devoir de rattrapage pour achever ce qu'il a commencé, étant entendu que la Francilienne est une et indivisible comme la République !

Le monde économique exige un droit de passage de Méry-sur-Oise à Orgeval.

(Huées).

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

Merci, vous allez pouvoir vous exprimer.

Avant de continuer, je voudrais demander aux intervenants de bien situer leur intervention dans le sujet. On va traiter successivement un certain nombre de points que j'ai évoqués tout à l'heure, et essayer de rester dans des temps limités. Sinon, on n'aura pas le temps d'écouter la moitié des intervenants.

Monsieur QUETIER, vous allez nous montrer l'exemple.

**M. BERNARD QUETIER, PRESIDENT ARDIES, YVELINES :**

Je ne parlerai que 5 mn et je ne parlerai pas de tracé.

Dans le cadre de la réunion thématique de ce soir, placée sous le double signe de l'économie et de l'aménagement du territoire, j'ai souhaité exprimer le point de vue de notre association sur l'aménagement du territoire dans l'Ouest francilien. Je remercie la Commission Particulière du Débat Public de m'avoir donné l'occasion de le faire.

Je vous propose de prendre un peu de hauteur de vue, d'élargir un peu notre angle de vision, selon l'exemple qui vient de nous être donné tout à l'heure par Monsieur le Préfet ROL-TANGUY, et de regarder la situation de l'Ouest francilien, de Saclay jusqu'à Cergy-Pontoise.

Un fait nouveau vient en effet, nous semble-t-il, de modifier les données économiques de l'Ouest francilien. Il s'agit de la décision récemment prise par le Gouvernement de mettre en place entre Massy et Saint-Quentin-en-Yvelines une opération d'intérêt national avec comme objectif de renforcer l'attractivité de la première région économique européenne, d'améliorer l'équilibre du développement de l'Île-de-France. C'est tout à fait ce que disait Monsieur le Préfet tout à l'heure, je m'excuse de vous reprendre...

Le Gouvernement souhaite ainsi relancer la dynamique de développement d'activités et de construction de logements. Avec les deux autres opérations similaires, actuellement prévues : Seine Amont et Seine Aval autour de Mantes, proche donc de notre zone d'études, il s'agit sans doute de l'opération la plus importante initiée par l'État depuis la création des villes nouvelles. Nous ne pouvons pas l'ignorer dans ce débat.

Pour fixer l'importance de l'enjeu de l'OIN de Saclay, la presse nous parle de 100 000 emplois et d'autant de logements.

Au cours de son intervention, Monsieur ROL-TANGUY évoquait le premier pôle européen de recherche, de développement ainsi constitué avec un potentiel actuel de 12 000 chercheurs des secteurs publics et privés.

Dans un livre récent, Monsieur le Député, Christian BLANC n'hésitait pas à qualifier ce projet de « Silicon Valley à la française » ; ce qui nous ramène aux infrastructures.

En effet, avant que ce livre ne paraisse, j'avais fait observer à Monsieur Christian BLANC que la Silicon Valley à la californienne était irriguée par une autoroute à deux fois cinq voies et par une voie ferrée ; ce qui signifie que les Américains ne négligent pas l'utilisation de la dualité des moyens de transport et de leur complémentarité.

On peut espérer –et cela a été regretté par certains tout à l'heure- que l'État ou l'aménageur désigné par lui, instruit de l'expérience (et quelquefois malheureuse) des

dernières décennies n'hésitera pas pour permettre le développement rapide et harmonieux de ce territoire, celui compris entre Saclay et Saint-Quentin de réaliser en premier lieu les infrastructures de transport indispensable.

Par exemple, l'autoroute A26 entre Massy et Saint-Quentin, qui figure sur les plans est complétée par un transport en commun en site propre adapté. Cette réalisation devrait être facile sur un plateau de terres agricoles sans urbanisation ou presque pour l'instant.

Il y aura lieu naturellement de prendre les nécessaires protections des étangs de Saclay et des sources de la Bièvre. Dès lors que sous la forme de l'A26, la Francilienne arrive à Saint-Quentin par le Sud. L'issue souhaitable de ce débat prolonge au Nord cette Francilienne jusqu'à Orgeval, et on peut enfin envisager et parler de bouclage.

**DANS LA SALLE : Non !**

Il faut savoir ce que vous voulez. Bouclage qui permettra non seulement de réaliser la liaison des villes nouvelles : Saint-Quentin et Cergy, prévue à l'origine, mais également la liaison entre les universités de Cergy et celles de Versailles, Saint-Quentin et Massy, et enfin d'assurer une liaison pertinente entre les deux opérations d'intérêt national : Saclay et Seine Aval.

De notre point de vue, ce bouclage devrait être impérativement inscrit dans la révision en cours du SDRIF de 1994. De même que les études préliminaires nécessaires devraient pouvoir être financées dans le cadre du CEPR 2007/2013.

Ces études préliminaires sont nécessaires, car nous ne pensons pas que ce bouclage puisse être réalisé en utilisant l'A12 entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Rocquencourt. La confusion des radiales et des rocales a montré ses limites dans l'Est francilien. N'oublions pas que l'A12 doit recevoir le trafic du futur tunnel Ouest de l'autoroute A86.

Alors, l'équation est simple : une radiale, plus deux rocales = un bouchon.

Il paraît donc impératif dans le cadre d'un véritable aménagement du territoire, Monsieur le Maire, comme vous le disiez tout à l'heure de prévoir un tracé direct entre Orgeval et Saint-Quentin, sensiblement parallèle à la RD30, d'une voie nouvelle à caractéristique autoroutière, comme elle était déjà prévue dans le SDRIF de 1965.

Son insertion ne sera sans doute pas facile sur les communes des Clayes et de Plaisir. Aussi est-il urgent de l'inscrire sur les documents de référence. Il appartient naturellement aux instances normalement consultées dans le cadre du SDRIF et du CEPR (les élus, les chambres consulaires, les associations, etc.) de faire les propositions nécessaires.

Mais, la prise en compte de cette modeste contribution de l'ARDIES par la Commission Particulière du Débat Public apporte au moins une réponse à ceux qui s'inquiètent de foncer dans le mur ou de se fracasser à Orgeval à travers cette proposition de voie nouvelle entre Orgeval et Saint-Quentin-en-Yvelines.

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

Merci Monsieur QUETIER d'avoir été rapide.

Je vous propose de regarder maintenant l'opportunité du projet, dans une perspective régionale en se plaçant du point de vue local, départemental, puis régional.

**SITUER L'OPPORTUNITE DU PROJET DANS UNE PERSPECTIVE REGIONALE**

**MME ROSELLE CROS**, CONSEILLER REGIONAL, 1ERE ADJOINTE DU MAIRE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE :

J'aurais pensé que l'expertise et le principe de réalité auraient prévalu dans ces réunions thématiques. On va essayer quand même d'apporter quelques éléments d'expertise et de principe de réalité.

Quelques remarques préliminaires au nom du principe de réalité. Tout n'est pas faisable au regard des techniques, de la sécurité, de la protection des riverains, des coûts. Par ailleurs, les statistiques de déplacement, que nous avons et dont je vais parler, sont une réalité incontestable.

Quant à une politique volontariste de transport : nous la souhaitons tous, mais il faut savoir qu'elle se heurte souvent à des obstacles, à des limites, si elle est trop ambitieuse ou trop coûteuse.

Je voudrais simplement rappeler l'origine de la Francilienne. Il y a 40 ans, l'aménagement du territoire (sujet de ce soir) visait à éviter la concentration sur Paris. Souvenez-vous, on parle de Paris et du désert français.

Depuis cette époque, on a urbanisé toutes les zones urbanisables. On a construit, les maires ont équipé les communes. Des zones d'activités se sont construites. On a créé ce que l'on appelle aujourd'hui des « bassins de vie et d'emplois ».

Deux vies nouvelles, qui sont un succès : Cergy et Saint-Quentin ont été réalisées. Les personnes qui y habitent sont très heureuses d'y habiter.

**DANS LA SALLE :** Elles ne sont pas là pour le dire !

Cette évolution nécessitait des infrastructures, et la Francilienne a été créée pour cela. Elle a été créée dans une perspective d'aménagement du territoire pour éviter de surconcentrer Paris, et de donner à la grande couronne un bassin de vie et d'emplois. Nous en sommes tous des exemples, puisque nous résidons en grande couronne.

A ce jour, 75 % de la Francilienne sont réalisés : au Nord, au Sud et à l'Est de Paris. Donc, le bouclage de la Francilienne s'inscrit dans un contexte historique d'aménagement du territoire, et son absence fait défaut.

Il fait défaut aux activités économiques actuelles et à la croissance économique.

**DANS LA SALLE :** A St Germain !

Je vais vous dire quelque chose : j'habite le long de la déviation de la RN13.

**DANS LA SALLE :** Il faut y rester !

J'y suis. Quand on parle de bruit ou de pollution de l'air, je connais ; et c'est pourtant à Saint-Germain !

Après avoir montré que c'était une nécessité (c'est un bouclage qui fait partie de l'aménagement du territoire), je voudrais citer trois contributions à la révision actuelle du Schéma Directeur de l'Île-de-France, car c'est quand même important.

La première émane de l'État : c'est le mandat confié au Préfet de la Région Île-de-France pour la préparation de la révision du SDRIF. Qu'y lit-on ? C'est un document écrit.

*« 40 ans après son élaboration, le schéma régional des infrastructures de transport doit être redéfini pour tenir compte d'une part du développement de la région et d'autre part des évolutions touchant des modes de vie de ses habitants.*

*Le SDRIF prendra en compte les évolutions futures du réseau routier structurant, la cohérence et l'efficacité de ce dernier nécessitant à la fois la réalisation de nouvelles structures et le développement d'un système performant de gestion du réseau existant ».*

A ce titre, on a vous dit tout à l'heure que ce document s'imposait. Les réservations pour les projets suivants devront être prévues, et le premier projet cité est le bouclage de la Francilienne à l'Ouest.

La deuxième contribution à la révision du SDRIF émane de l'IAURIF. C'est un bureau d'études dont la notoriété n'est pas à discuter, pas plus d'ailleurs que son expertise très ancienne en matière d'aménagement du territoire. Il travaille pour les communes, pour les départements, pour la région Île-de-France, et il travaille pour les communes de tous groupes politiques.

Au cours d'un atelier organisé par la Région dans le cadre de la révision du SDRIF, un Directeur adjoint de l'IAURIF expliquait l'attractivité des villes nouvelles de Saint-Quentin et Cergy, mais il relevait leur fragilité économique.

Quelle était la cause de cette fragilité ? L'insuffisance des réseaux de transport.

Je suis désolée, mais il terminait en disant : « le bouclage de la Francilienne à l'Ouest est essentiel pour le devenir de ce secteur ».

**DANS LA SALLE :** Par Saint-Germain !

On a de nombreuses routes nationales. Si vous connaissez un peu Saint-Germain, on a le carrefour du Bel-air. On essaye d'avoir une vision qui n'est pas collée à une ville.

L'IAURIF publie également de nombreuses notes, dont certaines donnent des indications très précieuses sur les évolutions des modes de déplacement des Franciliens. Les actifs de grande couronne (c'est-à-dire nous) passent en moyenne 1,2 heure pour aller et venir de notre lieu de travail ; 1,42 heure pour les usagers des transports en commun et 1,01 heure pour les personnes utilisant leur véhicule particulier. C'est une statistique.

Troisième contribution : note élaborée par l'État, le Conseil Régional, le Conseil Économique et Régional, à l'issue de la première phase des ateliers thématiques de la révision du SDRIF. Voilà ce qu'on y lit, et ce n'est pas inintéressant, car dans l'aménagement du territoire, il faut tenir compte des évolutions des modes de vie.

**DANS LA SALLE :** Et des habitants !

On y lit, ce que vous savez : l'automobile est le mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens. C'est une réalité. On y lit également que le ralentissement de la

croissance des déplacements automobiles est une chose souhaitée, mais malheureusement ne va pas aussi vite qu'on le voudrait. Et surtout, il ne concernait pas les trajets de banlieue à banlieue, qui représentent 70 % des déplacements motorisés.

Pour la première fois, en 2001, les déplacements pour motifs privés, c'est-à-dire les loisirs, les achats ou pour venir à une réunion (comme ce soir), ont dépassé en nombre les déplacements pour motifs obligés, c'est-à-dire domicile-travail, domicile-études ou activités professionnelles.

Cela signifie qu'on se déplace en voiture essentiellement pour des motifs privés. Or, ces déplacements sont effectués à l'intérieur de périmètres restreints qui sont les bassins de vie.

Il est vrai que les transports sont importants et très complémentaires, ils doivent être améliorés, mais les transports en commun qui répondent effectivement à des besoins nombreux ne sont pas des transports de proximité, car ils sont des « mobilités de masse ». C'est-à-dire qu'ils ne s'adaptent pas à une demande trop éclatée géographiquement ou temporellement. Comment auriez-vous fait pour venir en Transports en commun ce soir ?

Toutes ces études qui sont des faits, des réalités de notre vie quotidienne convergent vers la démonstration que le réseau routier dans le périmètre concerné est insuffisant pour les besoins actuels et futurs.

Avec l'ensemble de ces expertises, on a tranché sur l'opportunité du bouclage de la Francilienne dans un contexte d'aménagement du territoire. Ensuite, il faut savoir où on va la placer.

**DANS LA SALLE :** A Saint-Germain, à Saint-Germain... !

Le Président BERGOUGNOUX, à la première réunion que nous avons eue, à laquelle beaucoup d'entre vous participaient, avait dit qu'il était possible de faire des propositions et des projets. D'ailleurs, il y en a quelques-unes dans les cahiers d'acteurs.

Ce n'est pas à moi qu'il faut dire de passer à Saint-Germain, mais prenez vos plumes et faites des propositions.

*(brouhaha).*

Vous aurez un peu de difficulté.

**DANS LA SALLE :**

Voilà la vérité, on aura des difficultés, car vous ferez ce qu'il faut pour que l'on ne puisse pas, comme l'A14.

L'A14 est un contre-exemple de ce qui se passe aujourd'hui. Il est vrai qu'il y a eu une mobilisation très forte de Saint-Germain, mais cela n'a pas empêché l'A14, parce que nous avons accepté le dialogue, compte tenu de la nécessité de cette autoroute pour des raisons simples. En fait, il nous a paru plus intelligent de travailler avec l'État pour améliorer le tracé.

Je vous invite à aller sur la terrasse de Saint-Germain où vous verrez le débouché de l'A14. Le viaduc s'inscrit très bien dans le paysage, et pourtant on était nombreux à être contre.

Le sujet ce soir ne porte pas sur Saint-Germain, et pourtant je pourrais vous en parler longuement.

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

Merci de laisser Madame CROS conclure, afin que l'on avance dans la réunion.

**MME ROSELLE CROS**, CONSEILLER REGIONAL, 1ERE ADJOINTE DU MAIRE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE :

A un moment donné, il faut savoir décider et trancher. On ne peut pas remettre les études indéfiniment. Dans le document qui vous a été remis, il est précisé qu'un rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées concluait en 2003 que la solution rive droite répondait le mieux aux objectifs.

Quels sont les objectifs ?

- Relier les pôles économiques.

Nous les connaissons tous. Il n'empêche que cela s'inscrit dans une politique d'aménagement du territoire qui est en cours d'évolution avec le SDRIF.

Or, là, il y a eu une évolution. Je vous ai parlé d'un émiettement des zones d'activités et commerciales, qui avait prévalu dans les politiques d'aménagement du territoire anciennes. Ce ne sont pas du tout les orientations actuelles de l'aménagement du territoire. Et pour une fois, tout le monde est d'accord.

Il n'y a pas de problème de couleur politique : l'État et la Région Île-de-France sont d'accord pour dire : « ça suffit l'émiettement des zones commerciales, des zones d'activités, renforçons les pôles actuels ». Sinon, c'est la compétitivité qui sera remise en cause.

Pour renforcer les pôles économiques actuels, il faut des infrastructures. Si vous voulez que les investisseurs viennent, il faut des liaisons.

- Les besoins de déplacements pour motifs privés et motifs obligés.

Si vous éloignez trop l'autoroute de ceux qui vont la prendre, d'abord vous serez dissuasifs et ensuite vous allez encombrer les voies urbaines, c'est-à-dire les rues de nos communes.

L'objectif consistant à dire qu'il faut faciliter les déplacements pour motifs privés et motifs obligés nous amène à retenir un tracé qui est proche des pôles urbains.

Je ne suis pas en train de vous dire qu'il faut choisir tel ou tel tracé, mais cet objectif élimine le tracé bleu, qui est un tracé beaucoup trop éloigné des pôles économiques.

*(Protestations)*

Je vais terminer avec le troisième objectif.

- La décharge des routes proches de la Francilienne et la sécurité routière.

Je vous rappelle quand même que la RN184 est la route la plus accidentogène du département des Yvelines. Ce sont les statistiques de la DDE.

Finalement, le tracé noir consistant à recharger cette route nationale est complètement à côté de l'objectif. Si l'on fait l'analyse très concrète, objectif par objectif, priorité d'aménagement du territoire, on élimine deux tracés : le bleu et le noir.

*(Protestations)*

Rassurez-vous je termine. Vous aurez après beaucoup d'orateurs que vous pourrez sans doute applaudir, mais il faut bien qu'ils y en aient quelques-uns qui n'aillent pas toujours dans le même sens.

Je voudrais vous préciser que j'ai fait appel à des documents écrits du SDRIF, et j'en suis restée là, car le Conseil Régional d'Île-de-France, auquel j'appartiens, ne prendra pas position sur le bouclage de l'A104 pour deux raisons. D'abord, sa majorité est très divisée sur le sujet, et il y a une deuxième raison.

Les routes nationales et les autoroutes ne font plus partie des contrats de plan État/Région, rebaptisés contrats de projet qui, à partir de 2007, vont effectivement remplacer les contrats de plan Région.

Il y a eu une décentralisation des routes, un certain nombre de routes sont passées au département. L'État garde les autoroutes et les routes nationales. Donc, il n'y a aucune raison (il y a déjà bien assez de sujets de polémiques ainsi) de susciter d'autres polémiques au niveau de la Région, car la Région n'aura pas à financer ce bouclage.

Donc, il n'y aura pas de position officielle de la Région sur ce sujet.

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

J'appelle pour une vision à partir du département en conservant la perspective régionale, M. Philippe SUEUR, Vice-président Infrastructures, Transports, Patrimoine du Conseil Général du Val d'Oise.

**M. PHILIPPE SUEUR, VICE-PRESIDENT INFRASTRUCTURES, TRANSPORTS, PATRIMOINE DU CONSEIL GENERAL DU VAL D'OISE :**

Bonsoir à tous, j'ai envie de vous saluer par deux évidences, la première est que nous avons tous au cœur que notre équilibre est bien celui de la qualité de la vie et du travail ; que le travail, c'est de l'humain ! et la deuxième, est que nous vivons en société, c'est une évidence. La société, c'est la solidarité, c'est l'interdépendance, c'est de l'humain, c'est ainsi !

**DANS LA SALLE :** Respectez-le !

Une réalité historique vous a été suggérée. Depuis 50 ans de manière inéluctable, la production industrielle s'éloigne de Paris, de la petite couronne, qu'il s'agisse de transformation, de logistique lourde...

**DANS LA SALLE :** De l'Europe !

Vous voulez l'accélérer, c'est évident !

Si elle s'éloigne, c'est évidemment pour se reporter sur la grande couronne. Sur cette grande couronne, nous avons aujourd'hui des atouts et nous avons des déficits. Nous regrettons tous ce déficit.

Il est vrai que les élus de ces départements (Val d'Oise, Yvelines comme l'Essonne un peu plus loin) ont fait le constat du déficit en termes de transport à la fois ferré et routier, qu'ils soient transversaux ou radiaux.

Il faut avoir à l'esprit que nous avons réalisé dans les Yvelines comme dans le Val d'Oise un véritable pari économique. On vous a donné tout à l'heure des chiffres.

240 000 emplois : vous rappelez-vous le traumatisme il y a en encore 10 ans et aujourd'hui l'inquiétude ? Où voulez-vous que nos enfants aillent ? Au Canada ? A Hong-kong ?

*(brouhaha)*

Vous êtes des nantis ! bravo !

Il faut avoir conscience de ces atouts, et je ne suis pas là pour vous donner la panacée, mais pour rappeler qu'il y a quand même des réalités sensibles, avec certes des déficits. Regardez aussi pourquoi, et on le dénonce, on le regrette : spéculation foncière, montée des prix... Vous savez tout cela, bien entendu.

La montée des prix sur Paris, ensuite sur la petite couronne a conduit à la diffusion de l'habitat, à l'augmentation du trafic sur toutes nos routes. Pourquoi sommes-nous aujourd'hui en travaux sur l'ex RN14 (RD14 aujourd'hui) ? Pour réduire les accidents de la route et la mortalité, pas pour aller plus vite et pas pour y mettre nécessairement des entreprises.

Je crois que là, c'est notre solidarité, et nos responsabilités à tous. C'est non seulement le présent, mais l'anticipation. Comme vous, j'ai à l'esprit que l'on est effectivement aujourd'hui des locataires de cette nature que vous voulez défendre et que nous défendons tous. Bien entendu, nous avons là des dettes.

Je vous rappelle qu'il y a sur le Val d'Oise dans la zone d'étude (240 000 emplois et 2 000 entreprises, dont 430 en secteur industriel et certaines parmi les plus performantes).

Le Val d'Oise comprend 23 parcs d'activités, et celui de Saint-Ouen-l'Aumône fait partie des premiers d'Europe. C'est un combat depuis 25 ans que de faire venir des entreprises dans le Val d'Oise, comme il l'a été en d'autres temps de les faire venir en vallée de Seine au moment où il y a eu la rupture de l'industrie automobile classique.

Ce travail est réalisé par des Comités d'expansion économique ; en Val d'Oise par le CEVO. Nous allons chercher les entreprises partout, celles qui créent de l'emploi sans polluer.

*(Protestations)*

Je suis désolé, cela existe.

Cela apporte la plus-value, les richesses qui financent aussi les collectivités locales, qui assurent nos équipements et notre quotidien, et qui assurent le travail pour vous, pour nos enfants.

Eh oui, c'est dur la réalité.

Or, je vais vous en rappeler une autre, chers amis. Quand on vient aujourd'hui apprécier la situation d'une implantation d'entreprise, on regarde comment on est desservi, le bassin d'emplois. Donc, il y a deux questions : la logistique et le salariat.

Rapprocher, et c'est notre idéal, l'emploi du travail, mais il existe des pertinences. On a un atout fantastique : Roissy, et vous n'en bénéficiez pas assez.

**DANS LA SALLE :** Au-dessus de nos têtes !

Merci de me l'amener sur un plateau. Que devons-nous avoir ? Les nuisances aériennes et aucun développement économique ? Que voulez-vous ?

Aujourd'hui, à qui bénéficie le développement économique ? A l'Est (à l'Oise, à la Seine-et-Marne et à la Seine-Saint-Denis)

Alors, assurons simplement nos responsabilités. Ne voyons pas des chefs d'entreprises reculer sur leur implantation ou repartir.

Vous avez vu les statistiques, elles sont claires. Sur Cergy, c'est du recul d'emplois. Sur votre secteur (Carrières), on stagne ; en passant la rive, on est en déficit. Pourquoi ? Vous le savez bien. Tout simplement, il faut assurer des transports et des bassins d'emploi cohérents. Eh oui ! J'espère que vous êtes retraités et que, heureusement, il y a des actifs qui travaillent pour financer vos retraites !

*(Huées, sifflets)*

Je rappellerai qu'il y a aussi, et c'est au bénéfice de nos territoires, l'Université évoquée tout à l'heure : Cergy-Pontoise, qui peut se trouver en liaison avec Saint-Quentin, avec les plateaux de recherche. Cergy-Pontoise, c'est 25.000 étudiants. Et alors ?

*(Huées, sifflets)*

Génial ! Je me régale ! Continuez comme cela. 25.000 étudiants, c'est votre avenir... 50 laboratoires... Pertinence du projet ! Puisque vous voulez rester dans votre cour... Vous, vous provoquez ; et nous, on n'a pas le droit de provoquer ! C'est sympa.

Avez-vous conscience que l'Île-de-France, cette région capitale, comme on dit, recule, devant le grand Londres, devant Francfort, devant Barcelone ? Vous ne regardez pas Barcelone, ce soir ; vous avez fait le bon choix. Celui de venir débattre. Et moi, je vous suggère le dialogue. Vous dites « il est faussé, il est truqué... ».

Il y a des réalités, tout simplement celles des transports : 590 000/jour, mobilité domicile/travail. (290.000 sont internes à la zone d'étude, donc vous concernent). Le caractère de la RN184 est évident, accidentogène, je crois, parmi... Alors là, il n'y a pas de quoi polémiquer !

**DANS LA SALLE :** Quel est le rapport avec le choix du tracé rouge ?

Mais je ne vous parle pas du tracé rouge ! Attendez ! Où est-on ? Vous anticipez. Je ne vous parle pas de tracé, ce soir ; et surtout, je représente le Conseil Général du Val d'Oise.

*(Protestations)*

Vous n'engagez pas le débat. Le Val d'Oise, comme les Yvelines, a la conscience des responsabilités économiques et humaines. Je dis bien que l'emploi est au cœur.

Deuxièmement, nous avons la conviction qu'il faut jouer la carte des pôles multimodaux et des plateformes multimodales. J'ai la conviction, avec beaucoup d'autres, que le fer, la route et l'eau, sont nécessairement convergents. Il faut bien aller de l'entreprise à la plateforme. Je suis désolé, il faudra bien régler ce problème. Nous avons cette conviction.

Nous avons aussi une autre conviction : il n'y a pas d'opposition, ou il y en a eu trop, entre ce que l'on appelle l'intérêt de l'entreprise et l'intérêt des résidents d'une zone économique. Cela se règle, tout simplement par des comportements nouveaux. Ils sont en train de se faire, ils sont en train de s'amorcer. Je suis désolé, la réalité d'aujourd'hui est la prise de conscience du développement durable.

*(Protestations)*

J'espère que le développement durable vous plait ! Ce développement durable conduit des entreprises que l'on appelait citoyennes hier à être prospectives aujourd'hui. Ce sont peut-être de grands mots, mais il y a des réalités ; c'est de l'investissement humain, économique, qui va dans le futur.

Nous avons, sur le Val d'Oise, la conviction que la grande artère qui se serait créée, quoi qu'il en soit si la Seine et Oise était restée unitaire, serait économiquement, politiquement, une colonne vertébrale ; qu'elle doit être engagée comme une voie d'équilibre (une voie structurante, mais d'équilibre). Certes, sur le Val d'Oise, le tracé rouge, historique...

*(Protestations).*

... Vous permettez ! Si vous ne regardez les cartes que chez vous, effectivement, on a un dialogue de sourds. Le tracé rouge, historique, dans sa première portion, est soutenable. Ensuite, nous avons tout simplement à évaluer, après l'avis des habitants d'Éragny, après la concertation sur les territoires d'Herblay et de Pierrelaye, pour reprendre d'autres propositions.

Nous pouvons arriver à un tracé d'intelligence, dont seule, effectivement, à un moment donné, la vraie question sera son financement.

Sur les Yvelines, j'ai la conviction qu'il y a un tracé d'une certaine rive (quand on regarde le paysage, les routes que j'ai empruntées pour venir chez vous) qui n'est plus d'actualité.

Merci.

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

Merci. Monsieur Eddie AIT, qui est Conseiller Régional de la Majorité PRG.

**M. EDDIE AIT, CONSEILLER REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE (PRG) :**

Madame la Ministre, Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, Mesdames et Messieurs les élus ; Mesdames, Messieurs les riverains ; Mesdames, Messieurs, avant d'aborder mon propos, j'ai une requête à exprimer au Maire de Carrières-sous-Poissy, puisque le 13 avril, Daniel, tu nous as dit que la Communauté de communes « Deux Rives de Seine » dont tu es le Vice-président avait adopté une motion en faveur du tracé bleu.

Je pense que l'occasion t'est donnée ce soir de nous dire clairement que tu t'opposes au tracé rouge et au tracé vert, qui menacent Carrières-sous-Poissy.

*(Applaudissements)*

Cette déclaration a son importance, car dans sa contribution écrite au débat, Monsieur le Conseiller Général de Poissy Nord, qui nous fait l'honnêteté de ne pas être là ce soir, déclarait que la Commune de Carrières était favorable au tracé rouge. Une clarification de ta part s'impose, elle est attendue par les riverains.

*(Applaudissements)*

Ce soir, il est question de réfléchir ensemble à l'opportunité du projet de bouclage, au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement de la zone concernée. En fait, il s'agit de nous expliquer (on a eu la confirmation avec les orateurs précédents) comment l'A104 est une réponse pertinente aux besoins de

développement économique reposant en partie sur l'industrie automobile, bien sûr, et un aménagement harmonieux de notre territoire.

Sans nier les enjeux économiques et les besoins des habitants qui sont réels, vous me permettez tout de même de douter par avance d'une telle démonstration.

La réalisation du prolongement de la Francilienne n'est pas aujourd'hui, pour le Conseil Régional, une réponse pertinente aux objectifs présentés par le Maître d'Ouvrage.

*(Applaudissements)*

Toutefois, et contrairement à ce que peut affirmer le RAVY (Réseau Automobile du Val d'Oise et des Yvelines), l'industrie automobile n'est pas mise en cause par le Débat Public tel qu'il se déroule aujourd'hui. Personne n'ignore la contribution significative de l'industrie automobile au développement économique de notre secteur.

L'Île-de-France est, en effet, la première région automobile française, avec 150 000 salariés, dont 60 000 emplois directs, et les deux grands constructeurs français sont implantés dans les Yvelines.

Très récemment, Jean-Paul HUCHON était présent d'ailleurs, à Poissy, pour la présentation du Pôle Économique MOV'EO. Il n'y a donc pas là de doute en ce qui concerne le soutien de la Région Île-de-France à ses industries en général, et à son industrie automobile en particulier.

Le secteur automobile n'est donc pas menacé, comme le dit encore le RAVY, (je cite), par un « égoïsme résidentiel » ou des « censeurs schizophrènes ». Je pense que les adhérents du CO.P.R.A. et les riverains, que je salue une nouvelle fois pour leur mobilisation (malgré un match qui aurait pu tous nous retenir chez nous) apprécieront ces qualificatifs particulièrement sympathiques de la part des défenseurs des automobiles.

Alors certes, je reconnais aisément que les entreprises s'implantent là où il est facile de circuler et de se déplacer. Mais se déplacer plus vite, veiller au confort, à l'accessibilité et à la sécurité de tous, c'est aussi offrir une alternative crédible à la voiture ; une mission que s'est assignée l'exécutif régional.

Des solutions alternatives à la voiture existent. Elles existent, notamment, pour promouvoir le développement économique dans notre région.

A travers les travaux préparatoires à l'élaboration du SRDE (le Schéma Régional de Développement Économique), la région Île-de-France a confirmé sa volonté de se donner les moyens de son ambition économique, sociale et solidaire.

Il s'agit en effet de répondre aux grands défis auxquels l'Île-de-France est confrontée pour définir ensemble des orientations stratégiques avec la volonté qu'elle prenne toute sa place au plan national comme international, pour devenir la première écorégion d'Europe.

Porteur d'une démarche participative et dynamique, le SRDE contribuera à donner une visibilité à la stratégie régionale. A partir d'un diagnostic réaliste sur la situation économique actuelle, il sera au service de l'emploi et du développement durable.

Alors, pour répondre à ces ambitions économiques et environnementales que nous semblons partager tous, ce soir, nous devons pour cela :

- développer le ferroutage
- revitaliser le transport fluvial
- réaménager localement le réseau routier
- et diversifier l'offre de transports en commun.

*(Applaudissements)*

Parce que depuis 17 ans, le volume de circulation n'a pas cessé d'augmenter, le prolongement de la Francilienne ne peut pas être le complément nécessaire au réseau de voies urbaines.

Cessons alors de multiplier les axes autoroutiers et créons les richesses au cœur de la localisation des populations. C'est pourquoi, membre de la majorité régionale, je m'oppose au bouclage de la Francilienne tel qu'il se dessine aujourd'hui.

*(Applaudissements)*

Cette opposition est en cohérence avec la politique d'aménagement de la Région, désireuse de faire de l'Île-de-France la première écorégion d'Europe. Un objectif confirmé dans le cadre de l'ouverture de la révision du SDRIF, le Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France. J'ai pris d'ailleurs la précaution de m'en entretenir cet après-midi, parce que nous sommes en séance avec ma collègue Roselle CROS aujourd'hui et demain ; elle m'a bien confirmé sa volonté et réaffirmé le souhait que nous cessions de construire des axes autoroutiers en Île-de-France...

**DANS LA SALLE :** A la majorité !

La majorité c'est moi, à la Région !

*(Rires)*

Il nous faut, malheureusement ou heureusement, partager les résultats du suffrage de mars 2004.

Aménager le territoire, c'est préserver les populations. Je pense qu'effectivement, on a très peu parlé d'humain ce soir, et c'est particulièrement regrettable.

C'est sur la base de ce principe et des nouvelles orientations régionales en matière d'environnement et d'aménagement du territoire que le Conseil Régional ne participera pas au financement d'un tel projet autoroutier.

**DANS LA SALLE :** Alors qu'il aurait pu protéger les populations !

Faut-il en effet investir 2 milliards d'euros, afin de gagner 15 minutes pour un trajet de 25 kilomètres ? On voudrait nous faire croire que le développement économique en dépend ?

Soyons un petit peu sérieux, car les erreurs commises hier, comme la constitution d'une intercommunalité sans pôle économique et le refus de la ville de Poissy d'y participer, sont en partie responsables aujourd'hui des retards constatés, en matière économique, donc en termes d'emplois.

Pas plus qu'une autoroute ne devrait s'imposer aux riverains, l'implantation d'une entreprise ne se décrète pas.

Par conséquent, il n'est nul besoin d'une autoroute pour défendre et valoriser le commerce de proximité, il n'est nul besoin d'une autoroute pour dynamiser les initiatives locales et revitaliser le tissu économique local de nos communes en général, et de Carrières en particulier.

L'unité économique et territoriale de la zone concernée par le prolongement de la Francilienne ne se fera pas avec l'autoroute, elle se fera autour des riverains, et avec les habitants.

*(Applaudissements)*

Des riverains qui se font entendre (et je les en remercie) et dont il faudra bien un jour prendre en considération les réflexions qu'ils émettent.

Alors, j'en appelle au bon sens et à la responsabilité politique des élus et de certains décideurs économiques qui aujourd'hui, pour des raisons qui ne nous paraissent pas encore très évidentes, persistent à défendre des tracés autoroutiers nuisibles qui porteront atteinte durablement à notre environnement, à notre cadre de vie et n'assureront pas le développement économique tant attendu !

L'A104, ce n'est ni fait, ni à faire !

Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

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

Merci. Nous allons conclure cette première table ronde avec Monsieur Henri LEBLANC, des Verts. Ensuite, le débat sera ouvert avec vous.

**M. HENRI LEBLANC, REPRESENTANT DES VERTS DE L'ÎLE-DE-FRANCE :**

Bonsoir. Je désespérais d'intervenir derrière un nombre assez important de personnes qui, visiblement, étaient très peu critiques par rapport au bouclage de l'A104. Je me réjouis de l'intervention d'Eddie AIT qui me permettra de compléter son propos, et en même temps de respecter les 5 à 10 minutes allouées.

Les Verts sont opposés au bouclage de l'A104. Ce n'est pas une découverte pour vous, qui suivez les débats depuis un certain temps puisque nous avons eu l'occasion de nous exprimer dans nombre de réunions publiques depuis le début de ce débat.

Ce soir, on parle de la pertinence de la réponse autoroutière aux besoins de développement dans le futur, et notamment aux besoins de développement économique et aux besoins que fera naître l'augmentation de la population.

Il ne s'agit pas de contester les besoins de déplacement des personnes et des entreprises, aujourd'hui, ni dans le futur. Il ne s'agit pas non plus de considérer qu'il n'y aura pas d'augmentation de ces besoins dans le temps.

Il nous paraît assez évident que la population de l'Île-de-France va continuer à croître, que des besoins seront nécessités par cet état de fait. Par contre, nous ne pensons pas que la réponse autoroutière soit adaptée à cette situation.

Un débat s'est développé, depuis le début, et qui est revenu très fort ce soir, avec une avalanche de chiffres, qui tendrait à considérer qu'à partir du moment où l'on démontre qu'il y a un besoin d'augmentation des besoins de déplacement, il faut forcément l'autoroute et l'A104. Nous n'en sommes pas du tout convaincus.

Sur quoi est-ce fondé ? On nous propose une vision à l'horizon de 2020, qui est une espèce de continuité linéaire de ce que nous avons connu depuis 10, 20 ans ; c'est-à-dire que l'on a une augmentation un petit peu continue des besoins de transports.

On a une croissance de la circulation automobile, les transports en commun n'étant pas une alternative suffisante et ne séduisant pas la majorité des personnes, comme on a pu le voir depuis 10, 15 ans.

On oublie juste de dire que la circulation automobile s'est surtout développée en seconde couronne de l'Île-de-France, et c'est là où les investissements dans les

transports en commun ont été les plus faibles. Donc il y a aussi une causalité qu'il faut, à un moment donné, retourner.

Nous pensons que notre environnement est en train de changer, et que nous ne sommes pas forcément sur une poursuite linéaire de ce que nous avons connu depuis 10, 20 ans. L'avenir n'est pas comme une autoroute : droit, linéaire avec peu de déclivité. Des choses bougent, et des choses bougent fortement.

Nous pensons également qu'une politique d'aménagement (puisqu'en fait c'est notre sujet de ce soir) ne doit pas se contenter de continuer le passé. Il faut anticiper sur l'avenir, et pouvoir orienter la population et les ressources dans le sens souhaité.

Pourquoi notre environnement change-t-il ? Il ne vous a pas échappé, je pense, que le prix de l'essence à la pompe est en train de monter de façon assez spectaculaire. Avec 70 dollars, le prix du baril a été multiplié par 3 depuis 2002. La diminution de l'accès aux ressources pétrolières est une chose étrangement absente du débat. Pourtant on le sait, on l'a devant nous. La fin du pétrole à bas prix est sans doute déjà arrivée. Et cela va considérablement changer notre usage des transports et notre recours notamment à l'automobile ; pas forcément demain ou après-demain. Mais je ne pense pas que le recours à la technologie, aux biocarburants ou autres va régler le problème, comme par un coup de baguette magique, et que l'on retrouvera des coûts énergétiques aussi faibles que ceux que l'on a connus.

Donc on va évoluer, effectivement, dans la façon dont on use des transports, dans les 10, 15 ans à venir ; et l'on ne connaîtra pas ce que l'on a connu dans les 10, 15 dernières années.

Un autre changement est le réchauffement de la planète. Je reste toujours dans le cadre économique. La lutte contre les gaz à effet de serre, engagée depuis un certain temps, va à mon avis être croissante, puisque nous allons connaître les effets concrets de ce réchauffement, et donc avoir une pression de plus en plus forte sur la réduction des émissions de CO2.

Je vous rappelle que plus d'un tiers est lié au transport routier, que si l'on a observé des efforts de maîtrise de ces émissions de CO2 dans l'industrie et dans le bâtiment, dans les 10 dernières années ; le transport routier, notamment la voiture, a augmenté de 17 % ses émissions de CO2 de 1990 à 2002. Je ne parle pas du transport de marchandises par camions qui, lui, est au-dessus de 30, 35 % me semble-t-il.

Ces deux secteurs vont connaître une pression grandissante avec des taxes, des réglementations de plus en plus contraintes, et une prise de conscience générale qui va aussi influencer nos modes de transport et nos habitudes, tout simplement. Donc, un souci économique qui fait que cela m'étonnerait que l'étudiant de Cergy-Pontoise soit très content d'avoir une autoroute dans 15 ans si son plein d'essence est à 150 euros (il préférera peut-être des transports en commun) ; un souci réglementaire ; et une prise de conscience générale qui nous amènera petit à petit à évoluer. Ces aspects sont très peu pris en compte dans le débat actuel.

Les besoins, en 2020, vont augmenter certainement, mais ils vont changer, dans le sens de besoins alternatifs au transport routier aussi bien pour les entreprises qui font des choix rationnels, économiques... Aujourd'hui, pour une entreprise, il est plus facile et plus fluide d'avoir recours au routier. Très bien. Mais demain, à partir du moment où les coûts du pétrole vont continuer à augmenter, elle va faire des choix différents. Elle va chercher d'autres sources. A ce moment-là, nous devons lui apporter des ressources différentes, qui sont à trouver dans le ferroutage et dans d'autres modes comme les voies d'eau par exemple, qui seront à développer.

Donc nous faisons le pari que les Pôles d'activité qui ont su anticiper et développer le ferroutage, anticiper le transport par voie navigable (par exemple, la présence de la Seine et de l'Oise dans le territoire d'étude est un atout fantastique qu'il faut valoriser), qui ont su valoriser les transports en commun, présenteront des atouts plus solides, d'ici une vingtaine d'années, pour le développement économique et des populations, que ceux qui auront privilégié la voie autoroutière.

Il en va de même pour les populations, l'augmentation des populations. Le SDRIF, et la plupart des partenaires sont d'accord, considère que l'on va vers une densification des zones urbaines, c'est-à-dire une augmentation des populations là où les zones urbaines ont déjà commencé à être construites. Il paraît évident, quand on réfléchit un petit peu, que le besoin de transports sur ces zones urbaines densifiées va croître en matière de transports en commun.

Si vous concentrez les gens sur un même lieu, ce n'est pas la voiture, ou les solutions autoroutières, qui donneront des réponses. Et l'on a vu que la quasi totalité des déplacements dont il est question depuis le début sont des déplacements locaux, de 2 à 10 kilomètres. Donc les réponses autoroutières, là aussi, sont complètement à côté de la plaque.

*(Commentaires)*

Eh bien oui, également, avec l'exploitation de la Seine, y compris pour le déplacement des personnes.

En conséquence de l'ensemble de ces points-là, nous pensons que nous avons tout à perdre en nous engageant dans la mise en œuvre de cette structure autoroutière qui, loin de favoriser à terme l'attractivité de notre territoire, retardera en fait la nécessaire adaptation de notre transport et, en final, pénalisera l'avenir.

Merci.

*(Applaudissements)*

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

Merci. Ainsi se termine cette première table ronde.

Maintenant, je vous propose de poser vos questions aux intervenants, d'échanger avec eux ou avec le Maître d'Ouvrage. Ils sont à votre disposition. Et n'oubliez pas que vous avez des petits papiers pour préparer des questions. N'hésitez pas à les utiliser.

Quelqu'un souhaite demander un complément, contrer un argument ? Allez-y, Monsieur, et surtout dites qui vous êtes car nous enregistrons les interventions.

**M. DANIEL JEUFFRAULT, ÉRAGNY :**

J'aurai quatre réflexions, suite à ce qui vient de se dire.

Par exemple, on dit que l'on va faire 60 000 logements de plus (si je ne me trompe pas) par an. A Éragny, à 80 mètres de la future autoroute, si l'on peut dire qu'il y aura une future autoroute, la Mairie construit 24 logements sociaux. Est-ce normal, sincèrement ? Alors que nous sommes plus de 200 000 sinistrés. C'est quand même aberrant !

Je suis un homme de terrain. Vous, vous êtes des hommes de lois, de chiffres, de lettres, ce qui fait un grand fossé entre nous, parce que moi, je baigne vraiment dans la réalité. On vous donne des chiffres, vous les répétez ; ou alors vous prenez des

instructions ailleurs, vous les ramenez. En fin de compte, vous n'êtes pas des hommes de terrain, ou très peu le sont.

Dans la Zone Industrielle de Saint-Ouen-l'Aumône, cela fait 20 ans que j'use mes chaussures. Et depuis 20 ans, j'en ai vu des entreprises ! Des petites, des moyennes... Et au moins une quinzaine ou une vingtaine ont disparu. Ne me dites pas que c'est parce qu'ils ne peuvent pas aller à leur boulot, pas du tout ! C'est parce que l'État les impose trop, et à la fin ils n'y arrivent plus ! Ces gens, je les vois disparaître.

Ne me dites pas que c'est l'autoroute qui va ramener des gens dans les locaux inhabités. Si vous allez à Saint-Ouen-l'Aumône (je ne sais pas si vous y allez vraiment), il a des locaux libres ! Des gens viennent s'installer, des entreprises arrivent, mais elles ont quand même beaucoup de mal.

Le gouvernement « arrêtez de les pomper », et nous aurons peut-être du boulot, derrière !

Il est vrai que l'on dit « faites venir les entreprises ». D'accord. Mais où le textile s'en va-t-il ? Les chaussures, la maroquinerie, les vignobles, etc. ? Arrêtez ! Ne me dites pas que c'est le prolongement, ou ceci ou cela.

Maintenant, je voudrais vous dire une dernière chose, et je vais la dire à l'État : vous deviez faire cette infrastructure il y a 40 ans, et maintenant, vous voulez nous faire payer les pots cassés, parce que les gens n'ont pas voulu faire leur travail il y a 40 ans. Je suis désolé, mais c'est écoeurant !

*(Applaudissements).*

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

Avant d'engager les réponses, on va peut-être prendre une question ou deux. Allez-y, Monsieur.

**M. CLAUDE LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT ET AUT (ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS) :**

Madame l'Adjoint au Maire de Saint-Germain-en-Laye a dit qu'il fallait plus saupoudrer, du point de vue des surfaces commerciales. Or, que ce soit sur la RN13, et également dans toute notre région (j'ai fait une enquête très sérieuse, depuis 20 ans), qui n'a pas son supermarché, sa grande surface commerciale ?

En plus, concernant la mobilité, on les met bien sûr en dehors des villes, donc les gens sont obligés d'y aller en voiture et quand on parle de diminuer la mobilité, effectivement, on l'augmente ! Du point de vue commercial, vous pouvez remarquer que c'est l'anarchie la plus complète.

Également concernant la mobilité, les complexes cinématographiques ; on en a mis un à Conflans-Sainte-Honorine, au milieu de la campagne, sans aucun transport collectif. J'ai même vu des gamins se balader sur la voie ferrée pour aller plus rapidement au cinéma le soir vers 22 heures. Je crois que tout cela n'est pas très sérieux.

Si l'on veut diminuer la mobilité, il faudrait peut-être avoir, ne serait-ce qu'au point de vue départemental, des gens qui prennent une responsabilité.

*(Applaudissements).*

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

Merci. Monsieur CARDO, vous voulez poser une question...

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

Une question aux Chambres de Commerce.

Si j'ai bien suivi votre raisonnement, vous considérez que l'autoroute est nécessaire (je suis assez d'accord) mais vous exprimez le fait qu'a priori elle doit être à proximité des zones d'activité puisque l'objectif est plutôt de les desservir pour éviter qu'elles n'encombrent les réseaux secondaires, par les transports, notamment routiers, qui leur sont nécessaires.

Pour le Val d'Oise, je comprends bien cette position avec un tracé qui serait rive droite, mais j'ai du mal à saisir comment vous pouvez défendre un tracé rive droite (le tracé rouge) dans les Yvelines, puisque les activités économiques sont du côté rive gauche.

*(Applaudissements)*

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

Nous allons répondre aux questions.

Monsieur DEVERGIES, pour la Chambre de Commerce et d'Industrie, va répondre à Monsieur CARDO : pourquoi rester sur un tracé de la même rive, même dans le sud ?

**M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU VAL D'OISE :**

Les chiffres sont là.

*(Huées)*

Tout à l'heure, j'ai eu l'occasion de dire que les études qui ont été faites, qui sont encore en cours et vont s'achever très bientôt... Je vous ai montré tout à l'heure deux exemples : le rouge et le violet, qui montrent qu'un ouvrage d'infrastructure structurante est d'autant bénéfique s'il se situe à proximité des zones d'activité et s'il relie des zones d'activité.

Dans le tracé, vous avez pu voir (c'était peut-être un peu rapide) que les zones foncées sont celles qui apportaient le plus grand retour sur investissement et la meilleure rentabilité.

Dans la partie sud...

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

Ecoutez cette partie de la réponse qui correspond exactement à ce qui a été demandé !

**M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU VAL D'OISE :**

Dans la partie sud, vous avez Poissy, en particulier, avec bien sûr le grand constructeur que vous connaissez. Il a environ 1 800 poids lourds à faire cheminer dans la journée. Il y a environ 200 véhicules de transports en commun pour assurer la

desserte du personnel. Voici une des explications. Si vous renvoyez loin, que ce soit par exemple... Bien sûr, je ne parle même pas du violet. Mais le bleu...

*(Protestations).*

Sera donnée à la Commission Particulière du Débat Public la réalité des chiffres comparatifs ; et ceci répondra, bien entendu, aux questions techniques que vous vous posez.

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

Merci. Dans le cahier d'acteurs qui sera proposé par la CCI et diffusé sur le site, vous pourrez voir la réponse à la question.

*(Protestations).*

S'il vous plait ! Des questions intéressantes ont été posées tout à l'heure, alors, Monsieur le Maître d'Ouvrage, Monsieur ROL-TANGUY, pourquoi l'État a-t-il laissé s'urbaniser les territoires pendant 40 ans, rendant très difficile la réalisation du projet ?

Autre question qui concernera par exemple Madame et Monsieur les Conseillers Généraux : vous n'êtes pas des gens de terrain. Vous répondrez ; et le Maître d'Ouvrage va nous dire s'il reste dans son bureau, ou s'il va souvent sur le terrain.

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

Je n'ai pas envie de rentrer dans ce genre de débat.

L'État ne nous est pas extérieur ; on vit dans un régime, à ma connaissance, démocratique. Il y a des élus, des ministres, un gouvernement, une majorité qui peut changer de couleur suivant les époques. Nous sommes dirigés ainsi. Si un certain nombre de décisions ont été prises, ce n'est pas au nom d'un truc immanent qui s'appelle l'État, que personne ne connaît, mais parce que des politiques, à un moment donné, ont considéré qu'ils n'avaient pas la capacité à prendre ces décisions. C'est tout. Ils en auront peut-être la capacité demain, ou ne l'auront pas. Ils le mesureront.

Mon rôle ici, en tant que haut fonctionnaire, avec les ingénieurs de l'Équipement qui sont là et qui ont travaillé sur ces projets, est de défendre effectivement avec les instructions techniques que nous avons faites (beaucoup de choses qui se disent mériteraient pour le moins d'être vérifiées)..., d'apporter cette connaissance-là et de permettre le débat avec les élus et les citoyens ; et puis, à la fin, le politique. En l'occurrence, c'est plutôt le Ministre de l'Équipement.

Notre démocratie fonctionne comme cela. On prendra une décision. Donc quand on me dit que l'État n'a rien fait depuis 40 ans, je ne sais pas ce que cela veut dire, personnellement.

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

Dites-nous quand même si un Conseiller Régional, qui doit bien sûr travailler sur les dossiers, dans son emploi du temps, va aussi sur les terrains. Dites-nous un peu votre journée type.

**MME ROSELLE CROS, CONSEILLER REGIONAL, 1<sup>ER</sup> ADJOINT AU MAIRE DE ST GERMAIN :**

Je pense qu'effectivement, d'abord on ne peut bien réfléchir au problème que si l'on va sur le terrain. Quand on nous parle d'une autoroute ou d'une voie ferrée, le meilleur moyen est d'aller sur le terrain. Donc, on le fait ! On le fait ! Personnellement, je suis allée sur une grande partie du tracé rouge de l'autoroute.

Mais je voulais aussi répondre à la question posée sur les zones commerciales et les zones d'activité, pour bien resituer mes propos, pour dire que la politique d'aménagement du territoire évolue.

Toutes les communes voulaient leurs zones d'activité, leurs zones commerciales. Nous nous apercevons que cet éparpillement pose des problèmes, notamment en matière de transport.

Un autre problème : cela porte préjudice à nos commerces de centre ville. Et il ne faut pas non plus complètement faire désertier nos centres villes. Donc, les politiques d'aménagement du territoire évoluent.

J'ai parlé d'achèvement, ou du moins de frein mis à cette politique d'éparpillement, en soulignant que c'était une volonté de la politique régionale d'Île-de-France, pour laquelle il y a un consensus, car en matière d'aménagement du territoire, de temps en temps, le principe de réalité prime.

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

Une autre question ? Madame, surtout présentez-vous s'il vous plait.

**MME MARIE-JOSE ROUQUETTE, CHANTELOUP-LES-VIGNES :**

Ce n'est pas une question, mais un constat, comme je l'ai dit au cours d'une autre réunion. Je suis en train de me demander, ici, au niveau du public, qui sont les personnes qui sont là.

J'ai l'impression qu'il y a des personnes qui sont gênées par le tracé rouge. Je me demande s'il y a des gens gênés par d'autres tracés, et s'il y a des gens qui sont, ici, adeptes du tracé bleu, du tracé noir.

A entendre le public, les gens qui se sont mobilisés ce soir sont ceux qui sont gênés par le tracé rouge. Pourquoi les autres ne se mobilisent-ils pas ? Pourquoi ne se sentent-ils pas concernés ? Pourquoi ne sont-ils pas là ? Je voudrais savoir s'il y en a, ici. C'est une grande question.

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

Pour vous répondre, on va donner la parole à une dame. C'est une bonne question.

**MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :**

Bonjour. J'ai assisté à un certain nombre de réunions. Je peux vous dire que sur l'ensemble, il y avait des personnes concernées par l'ensemble des tracés. Le meilleur exemple est ma commune, Herblay, puisqu'il y a une union de l'ensemble des associations de quartier, une union de l'ensemble des habitants, pour dire « non » à l'A104, que le tracé soit rouge, vert, bleu, violet, ou noir.

Il est vrai que nous souffrons un petit peu, lors des différentes réunions, de voir que nos politiques réussissent à nous diviser, et que l'on arrive à des haines, alors que nos préoccupations sont les mêmes : préserver notre qualité de vie, le devenir de nos enfants. Alors je vous invite, s'il vous plaît, à nous rejoindre.

J'aimerais que l'on se serre les coudes, que l'on dise : ni rouge, ni vert, ni bleu, ni noir, ni violet. Je pense que l'on aura comme cela beaucoup plus de poids face à nos politiques qu'en nous renvoyant les tracés, les uns les autres, alors que fondamentalement nous sommes tous pareils, et nous avons tous les mêmes préoccupations.

*(Applaudissements)*

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

Merci. Monsieur AIT.

**M. EDDIE AIT, CONSEILLER REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE (PRG) :**

J'ai entendu évoquer le nom des Terrasses de Poncy tout à l'heure. C'est bien un exemple de ce qu'évoquait Monsieur LOISEAU. Les éléments de réponse apportés par Roselle sont pertinents, là-dessus.

La Commission Départementale de l'Équipement Commercial des Yvelines est l'une des plus permissives, en Île-de-France. Elle ne rejette que 20 % des dossiers. Carrières le sait, puisqu'un de ses dossiers a été rejeté très récemment (je crois qu'il y a un appel en cours)... C'est terminé ? J'espère qu'ils ne t'ont pas donné l'autorisation quand même ? C'est regrettable.

Dans tous les cas, il est clair qu'un projet de la taille des Terrasses de Poncy, un projet commercial démesuré, à dimension régionale, n'a pas sa place aujourd'hui dans le cadre de l'aménagement du territoire. Il n'est pas question de réaliser une A104 qui va déverser 30 000 véhicules par jour pour un centre commercial qui va faire désertir les centres villes de communes déjà particulièrement sinistrées !

D'ailleurs, la Région a été saisie par plusieurs élus régionaux du secteur, pour qu'un tel projet n'aboutisse pas et ne puisse pas être préconisé dans le cadre du futur SDRIF.

*(Applaudissements)*.

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

Merci. Monsieur, allez-y !

**M. DANIEL SCHALCK, MAIRE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :**

Non ! S'il vous plaît ! C'est trop facile de prendre à parti le Maire de Carrières. Je voudrais dire à notre jeune ami Conseiller Régional...

**M. EDDIE AIT, CONSEILLER REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE (PRG) :**

Ami, je ne suis pas sûr !

**M. DANIEL SCHALCK, MAIRE DE CARRIERES-SOUS-POISSY :**

Jeune, sûrement !... Que la solution à l'éparpillement des surfaces d'activité est l'intercommunalité.

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

Merci, Monsieur le Maire. Monsieur, à vous...

**M. PERRIAU, MAURECOURT :**

Bonjour. J'étais venu ce soir pour voir des spécialistes, et dans la salle je n'en vois qu'une : Madame Corinne LEPAGE.

J'aimerais bien qu'elle passe avant minuit et demie, parce qu'il est déjà très tard. C'est très intéressant, mais j'aimerais vraiment qu'elle passe parce que je n'ai entendu que des gens qui sont partisans. Je ne sais pas si des spécialistes sont venus. Ils ont raconté leurs petites histoires, mais je m'attendais à avoir des experts un peu plus haut de gamme. Nous en avons une dans la salle, profitons-en. Et espérons qu'elle passera avant 2 heures du matin ! Merci.

*(Applaudissements).*

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

D'accord. Tout de même, le Débat Public n'est pas seulement constitué d'experts ; il en faut, comme référence, mais c'est aussi chacun de vous, et il est souhaitable que s'expriment les différents acteurs.

Il est normal que, pour le développement économique, des acteurs économiques s'expriment. Diverses positions ont été présentées.

Une dernière question...

**M. MICHEL MONVOISIN, POISSY :**

Bonsoir. Serait-il possible d'avoir une projection sur la carte de l'Île-de-France, pour éclairer le point de vue que je veux évoquer ?

Aujourd'hui, je suis allé à Melun. Je suis arrivé à Orgeval et c'était déjà bouché, avant d'arriver sur la N13. J'ai mis 2 heures pour arriver à Melun. Avec le trajet que j'ai pris, j'ai été dans les embouteillages sur l'A13, sur l'A12. Par contre, comme par hasard, on roulait très bien sur la Francilienne, la N104, qui mène ensuite à Melun.

Quand on regarde cette carte, on s'aperçoit que la Francilienne, au Sud et à l'Est, est vraiment dans les champs. Elle n'est vraiment pas urbanisée. Si l'on doit faire une Francilienne à l'ouest, c'est évidemment pour doubler l'A13, l'A12, qui de toute façon sont complètement saturées, et certainement pas pour ramener des voitures sur l'A13 qui est absolument saturée le matin.

J'ai vécu cette évidence ce matin ; je voulais le dire très fort. Merci.

*(Applaudissements).*

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

Monsieur le Maître d'Ouvrage, voulez-vous réagir ?

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

Je ne sais pas, parce que d'ici on peut peut-être tenir ces propos, mais je pense que tous ceux qui connaissent la Francilienne et qui la vivent de près, et pas simplement pour aller de temps en temps à Melun, notamment dans le secteur que vous avez dû franchir aux alentours d'Évry, de Corbeilles, puisque vous franchissez la Seine et repassez de l'autre côté vers Sénart, peut-être qu'on ne voit pas la ville, car il est vrai aujourd'hui, on sait faire des autoroutes sans pour autant forcément que les maisons en soient au ras. Je peux vous garantir qu'il y a beaucoup d'habitants qui sont très proches de la Francilienne.

**MME ANNE LANGEROCK, ÎLE DE MIGNEAUX POISSY :**

Ce n'est pas en empilant les gens à la verticale qu'on va solutionner le problème horizontal des embouteillages.

**M. MICHEL THOUZEAU, CONSEILLER MUNICIPAL DE CARRIERES-SOUS-POISSY :**

J'étais venu ici pour entendre les arguments des chefs d'entreprises. Je suis consterné, car des chiffres ont été donnés, et il me fait mal au cœur que l'on ne tienne pas compte des hommes.

De plus, je constate que les entreprises ne tiennent pas compte de la nature des tracés ni des dommages qu'ils vont entraîner. Je trouve dommage qu'à aucun moment, les chefs d'entreprises ne mettent en cause la gestion de leur entreprise.

Ici, on a parlé de flux tendus des entreprises qui entraînent la multiplication des camions. Personne n'a abordé ce sujet, et je trouve cela dommage.

Dans la presse, les amis du PROFILE, qui parlaient soi-disant au nom des entreprises, se sont permis de parler des 400 privilégiés de l'Île de Migneaux qui s'opposaient à la desserte des entreprises.

Pourquoi dis-je cela ? J'habite Carrières-sous-Poissy, et qu'il a un mépris de la population de Carrières-sous-Poissy en disant cela. Il est incroyable que les entreprises ne le mettent pas en cause.

Pour terminer, il faut dissocier le caractère national et international de la circulation locale pour la desserte des entreprises.

Quand quelqu'un a parlé d'un pôle de chercheurs extraordinaires. Ces gens-là peuvent nous aider avec les élus, les associations pour trouver des solutions à la desserte des entreprises.

**LES ENJEUX DES TERRITOIRES LOCAUX, DE L'HABITAT**

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

Nous engageons maintenant la deuxième table ronde, qui va parler des habitants, de l'habitat et de l'attractivité des territoires.

Nous allons engager cette table ronde en parlant des riverains, des habitants, de l'humain, et j'appelle pour cela Madame Corinne LEPAGE, et Monsieur Henri LEBLANC, Représentant des Verts Ile-de-France.

## LES ENJEUX DES TERRITOIRES LOCAUX, DE L'HABITAT

### MME CORINNE LEPAGE, CONSEIL CO.P.R.A. :

Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, je suis très embarrassée dans ce débat, ce soir.

Je pensais que nous allions avoir un vrai débat de nature économique. C'est le troisième Débat Public auquel je participe ; donc je ne dirai pas que j'ai une habitude, mais une petite expérience. Pour moi, avoir un vrai débat de nature économique, c'était avoir un certain nombre d'évaluations économiques : les coûts, et les avantages des différentes solutions.

J'ai épluché le dossier, et je me suis tout d'abord posée la question suivante :

On demande un sacrifice considérable à 200 000 personnes, qui vont voir leur vie complètement bouleversée. Il faut prendre le sujet sous toutes ses formes, c'est ce dont il s'agit. Pour exiger de ces gens-là un tel sacrifice, le minimum est qu'il y ait une véritable justification économique en termes de créations d'emplois, puisque c'est un des sujets majeurs que nous avons sur la table.

J'ai donc regardé dans le dossier du Débat Public ce qu'il y avait sur ce point, et j'ai trouvé à la page 78 la méthode d'évaluation des coûts comparés, où il est indiqué : « Cette méthode ne permet pas d'intégrer des critères à l'infini, ainsi l'impact sur le développement économique » !

*(Applaudissements).*

Cela veut donc dire que la question essentielle que nous nous posons tous, et qui pourrait effectivement justifier que l'on se dise « c'est vrai, cela pose beaucoup de problèmes, mais finalement... » ; on n'a pas les éléments dans le dossier.

Alors j'ai bien découvert, ce soir, les chiffres qui nous ont été annoncés. Je dois dire, Monsieur le Président, que j'ai été un peu étonnée de la méthode, parce que dans une Commission du Débat Public, en principe, les informations soumises au débat sont contrôlées au départ par vous-même, de façon à ce qu'il puisse y avoir réellement un débat.

Nous avons découvert ces chiffres ce soir, et je n'ai pu vérifier qu'un point, bien sûr, puisque je n'avais pas les éléments, c'est que les chiffres de base (les coûts) sont divisés entre 50 et 100 % par rapport à ceux qui figurent dans le dossier qui nous a été soumis.

Déjà, je voudrais que l'on comprenne pourquoi on va vers des coûts de 1,4 milliards quand c'était 2,1 milliards ; de 0,98 quand c'était 1,6, etc., alors qu'en règle générale, nous savons malheureusement tous que les évaluations vont généralement dans le mauvais sens, et pas dans celui-là. Si cela a été fait de cette manière, je suis un peu surprise.

J'ai entendu les entreprises, et je travaille suffisamment avec le monde économique pour comprendre ses préoccupations. Mais il ne suffit pas, pour demander les

sacrifices qui sont demandés ici, de dire qu'il y a tant d'emplois, et que les entreprises en ont besoin.

Où sont les études qui nous disent que grâce à ce nouveau tracé, on va pouvoir générer tant d'emplois dans tel type d'activité, à tel endroit, tant d'entreprises que nous pourrions pérenniser ? Je sais bien que ces calculs ne sont pas faciles à faire, mais c'est quand même indispensable pour pouvoir commencer à justifier ce dont nous parlons ce soir.

Je ne serai pas trop longue, rassurez-vous, Monsieur le Président.

Deuxième point : il s'agit de fonds publics. Deux milliards sont demandés à la collectivité publique. Nous avons entendu que la Région ne souhaitait pas mettre la main au porte-monnaie, donc grosso modo c'est l'État (peut-être un peu le Département) qui va payer.

L'État a peu d'argent aujourd'hui, nous le savons tous, et donc la moindre des choses que l'on puisse exiger sur des sommes pareilles, c'est qu'une étude de rentabilité vraiment très fine du projet, en termes de coûts et d'avantages, soit effectuée. Je dois dire que je suis largement restée sur ma faim. J'ai certes trouvé dans le dossier quelques évaluations d'ordre socioéconomique sur les avantages collectifs liés à une réduction du temps de trajet ; cela se calcule. Simplement, on fait comme s'il n'y avait pas le problème de l'A13.

Ce soir, j'ai beaucoup entendu parler d'expertises, de principes de réalité, et je partage ce souci. Mais peut-on être sérieux en disant que nous avons un projet de bouclage de la Francilienne ? Non. Ce que l'on propose ici, aujourd'hui, maintenant, est un prolongement de la Francilienne jusqu'à l'A13. Autrement dit, et je reste toujours dans le coût économique, si l'on calcule le gain de temps sur ce trajet-là, il faut calculer la perte de temps liée aux bouchons supplémentaires sur l'A13. C'est un coût collectif.

*(Applaudissements).*

Troisièmement, sur l'humain, puisque nous débutons la table ronde consacrée à ce sujet des coûts sociaux, qui est bien sûr un sujet extrêmement important.

Là aussi, il est difficile d'évaluer ces coûts collectifs. Mais il existe au moins un document, qui est public : le rapport Boiteux, qui date de l'an 2002 et qui donne un certain nombre d'évaluations globales sur le coût au kilomètre d'un véhicule supplémentaire. C'est 100 euros le véhicule, par kilomètre. C'est ce que cela coûte à la collectivité. Donc, combien a-t-on de véhicules en plus ? Cela fait tant pour la collectivité publique.

J'ai lu dans le dossier que l'on attendait une augmentation de la pollution, de l'ordre de 20 à 30 % selon les types de polluants. Combien cela coûte-t-il à la collectivité ?

N'oublions pas que nous sommes dans un financement public, et que par conséquent il convient de prendre en compte les avantages et les coûts collectifs, pour voir si les 2 milliards que la « Maison France » va mettre dans ce projet sont bien placés ou pas.

J'ai le regret de dire que les documents que nous avons, aujourd'hui, en notre possession, pour travailler sur ce sujet, pour en débattre ce soir de la manière la plus dépassionnée possible, ne permettent pas d'avoir ce débat.

Tout ce que nous avons entendu de la part du monde économique sont des affirmations, j'ai le regret de le dire. Il n'y a pas le début du commencement d'une preuve du nombre d'emplois, de l'amélioration de l'activité économique, de la capacité d'améliorer le développement économique. On l'affirme, c'est peut-être vrai ; simplement cela reste à démontrer, et ne l'est absolument pas dans les éléments du

dossier qui nous sont donnés. Quant aux coûts collectifs, ils ne sont même pas évalués.

Donc je me demande comment nous pouvons avoir sérieusement, ce soir, un débat sur les aspects socioéconomiques du projet qui nous est présenté.

Voilà, Monsieur le Président, je crois que j'ai tenu mon délai de 10 minutes.

*(Applaudissements).*

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

Merci, Madame le Ministre. Les riverains, les habitants, font partie d'une zone locale. Pour les élus, il y a le problème de l'attractivité du territoire. Sur cette question d'aménagement urbain, de développement des territoires locaux, j'appelle Monsieur LEFEBVRE et Monsieur CARDO, qui vont intervenir sur ces sujets.

Pendant que Monsieur LEFEBVRE arrive, Monsieur ROL-TANGUY, voulez-vous réagir sur les questions de coût social, d'évaluation économique dans vos modèles ?

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

Juste deux éléments, par rapport à ce qui a été dit sur les gains de temps.

Le modèle que nous faisons fonctionner pour calculer ces gains de temps est un modèle sur l'ensemble de l'Île-de-France. Madame le Ministre n'a peut-être pas tort, il y a peut-être un gain, et puis après une perte sur l'A13. Mais les calculs sont bien faits comme cela, et donc je le répète, une fois de plus.

Quant à savoir s'il y a des méthodes d'évaluation, tout ce qui a été fait et qui figure dans ce dossier, dans les pages qui sont citées, est issu d'une circulaire signée par le Ministre. Elle n'est pas si vieille et est effectivement issue du rapport qu'elle a cité, le rapport Boiteux, qui permet cette évaluation socioéconomique.

C'est donc la transcription en normes décidées par le ministère des éléments d'étude que Madame le Ministre a citée. C'est ce qui donne les chiffres qui sont à la page 78. J'espère au moins que, sur ces données formelles, on pourra effectivement tomber rapidement d'accord.

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

Merci. En ce qui concerne la CPDP, je voudrais vous donner quand même une précision, Madame le Ministre.

Les tableaux qui ont été présentés par le Vice-président de la Chambre de Commerce sont une contribution de la Chambre de Commerce, et qui vient au débat comme toute autre expression. Nous n'avons pas à la valider, ni l'approuver, ni réagir. On la reçoit en toute indépendance, et on en tiendra compte dans les restitutions qui seront faites.

Ce qui se trouve dans le dossier du Maître d'Ouvrage est porté par le Maître d'Ouvrage, bien sûr.

Monsieur LEFEBVRE, je vous en prie.

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

Monsieur le Président, Madame la Ministre, Monsieur le Préfet, cher Francis, chers collègues, Mesdames et Messieurs, c'est un petit peu compliqué d'intervenir à ce moment du débat. D'abord, il est tard ; et ensuite quand on demande d'intervenir sur les politiques de l'habitat après un long débat sur les politiques de développement économique, j'avoue que j'ai un petit peu de difficultés à tronçonner ainsi le débat.

Je voudrais, une nouvelle fois (je l'avais déjà fait le 8 mars, ce qui me vaut certainement les mots d'accueil que j'ai entendus) rappeler que puisque l'on est dans l'humain, ce dont on parle, la réflexion que l'on doit collectivement conduire est celle de l'aménagement de notre territoire en Île-de-France. Ce qui veut dire, en clair : comment on essaie d'organiser cet espace, pour les gens qui y vivent aujourd'hui et qui vont y vivre demain ? Cela veut dire, au fond, quatre choses essentielles.

Des zones de vie, parce qu'il n'y a pas de vie s'il n'y a pas d'habitat. Des zones de vie...

*(Protestations dans la salle).*

J'ai compris qu'il valait mieux ne pas donner de chiffres parce qu'ils sont forcément faux, donc on va faire de la politique, si vous en êtes d'accord. C'est le moindre du rôle d'un élu devant des citoyens.

Des zones de vie, cela veut dire de l'habitat, puisqu'on parle d'humain. Je rappelle que la première priorité, la première demande, la première crise en Île-de-France, est celle du logement. La deuxième est celle de l'emploi, et l'on sera tous d'accord ici pour dire que l'on aura tout intérêt à avoir une démarche raisonnée, qui rapproche l'habitat et l'emploi.

La troisième est l'environnement, étant donné que c'est aussi un besoin essentiel, dans nos villes et autour de nos villes, puisqu'on vit à 80 % dans les villes, d'avoir ces espaces naturels de respiration, indépendamment de leur fonction rurale, qui est importante en Île-de-France.

A la fin, il faut organiser les déplacements, par mode collectif à chaque fois qu'on le peut ; par mode individuel également parce que ce n'est pas toujours possible d'y répondre par des modes collectifs, et ce n'est pas, en plus, la pratique de chacune et de chacun d'entre nous.

Donc, on ne peut pas avoir ce débat sans le faire en référence à la réflexion actuelle sur le Schéma Directeur de la Région Île-de-France où l'on est un certain nombre à participer. Je ne sais pas si mon jeune collègue (je fais partie de la même majorité que lui) à la Région est encore là ? (Oui).

Je voudrais dire à ce propos que la question posée dans cette partie d'Île-de-France est de savoir si l'on va partager les objectifs collectifs que nous sommes en train de fixer sur le plan de l'aménagement de ce territoire, et les assumer collectivement.

J'ai compris que le projet de la Région était effectivement d'être une Région d'éco-développement. Cela veut dire « éco », et cela veut dire « développement ». Dans ce cadre-là, dans les réflexions que nous avons aujourd'hui, je rappelle qu'il y a un consensus politique extrêmement large, sur la nécessité de construire 60 000 logements par an, de produire d'ici 2030 un million de logements ; tout simplement pour répondre à un besoin social essentiel, qui est celui de vos enfants, de vous-mêmes, peut-être celui de vos parents.

Je donne de ce point de vue un éclairage, puisque j'ai entendu le 8 mars, et dans diverses réunions publiques, une interrogation sur le projet de développement de

Cergy-Pontoise, qui s'inscrit dans ces orientations du SDRIF, et qui me vaut régulièrement les encouragements de Mireille FERRI et de Jean-Paul HUCHON, quand nous avons effectivement l'objectif de construire à Cergy-Pontoise 17 000 logements d'ici 2020, tout simplement pour répondre à des besoins de logements.

(Intervention d'une personne)

Dans une agglomération qui a 33 % de logements sociaux, Monsieur, qui a 45 % de ménages non imposables, et qui a en même temps une structure sociale plutôt équilibrée !

De ce point de vue, les choses sont claires. La Région me dit (Jean-Paul HUCHON en tête) : « Es-tu certain que tu en fais assez ? ».

Je réponds, dans une vision équilibrée du territoire, que nous faisons ce que nous pouvons faire aujourd'hui, à partir du moment où l'on est bien dans une vision du développement équilibré, où sur un territoire donné on va savoir articuler l'habitat, l'emploi, le développement éducatif, l'enseignement supérieur et la recherche ; et avoir les atouts nécessaires et les moyens d'assurer ce développement.

Pour la bonne information de la salle, je voudrais confirmer un point du Conseil Régional : lundi soir, à Cergy-Pontoise, Jean-Paul HUCHON a effectivement dit qu'en égard de l'équation financière de la Région, des conditions dans lesquelles devait être transféré le système francilien, et des priorités de la Région ; la Région n'avait pas aujourd'hui les moyens financiers de participer au financement de cette infrastructure.

Sur ce point-là, je le soutiens. Sauf que Jean-Paul HUCHON a dit aussi à Cergy-Pontoise, lundi soir (la presse était présente), deux choses : bien évidemment, il faut boucler la Francilienne ; et bien évidemment, cela va coûter effectivement cher.

Un tel bouclage est nécessaire pour l'équilibre de nos zones de vie, c'est-à-dire ne pas être à terme uniquement des zones d'habitat avec des temps de transport de plus en plus longs pour nos habitants qui seront obligés de se déplacer, parce qu'ils ne trouveront pas d'emplois sur place, tout simplement parce que les entreprises ne viendront pas sur ces territoires qui n'auront pas les conditions d'accueil et de fonctionnement nécessaires. Tout cela a un coût.

On ne peut pas, je crois, quand on s'intéresse aux conditions de vie de nos concitoyens, opposer l'économie qui serait d'un côté des chiffres et des profits, et le social.

Le social, chez moi, à Cergy-Pontoise, c'est la capacité qu'ont les gens à trouver un emploi, et essayer de le trouver près de chez eux.

Je rappelle que chez nous, il y a 3 600 entreprises, 90 000 emplois. Sur nos 90 000 actifs, la moitié travaille en dehors de Cergy-Pontoise, et je suppose que c'est pour deux raisons : un certain nombre n'ont pas trouvé d'emploi sur place, parce qu'il n'y en a pas ; et pour une partie d'entre eux, parce qu'ils n'ont pas pu se loger ailleurs.

Je l'avais dit récemment, dans une réunion de travail qui préparait cette réunion, je crois que sur cette partie du territoire de l'Île-de-France, la question posée à tous les élus, à mes collègues, est : va-t-on considérer que dans cette partie du territoire, on n'a pas d'objectifs de développement, à commencer par celui de l'habitat, c'est-à-dire pour loger nos populations ?

Tous les maires du Val d'Oise et des Yvelines, qui sont concernés par ce débat, ont dans leurs mairies des fichiers de demandeurs de logements extrêmement importants, auxquels il est impossible de répondre, parce qu'il n'y a pas de logements vacants.

Je crois que personne, à part (si j'ai bien compris), mon ami Henri LEBLANC, n'est dans une stratégie de décroissance sur ce territoire.

Je veux bien, Madame le Ministre, que l'on demande de justifier à chaque fois que l'on va créer un emploi supplémentaire. Et je voudrais que les détracteurs justifient que l'immobilisme, l'absence de création de logements, l'absence de création d'emplois sur le territoire, ne vont pas générer des coûts sociaux encore plus importants, en termes de misère sociale ou de conditions de vie.

Dans ma ville, des habitants font 3 heures de transport par jour, tout simplement parce qu'il n'y a pas d'emploi à proximité.

Je termine sur le raisonnement. La question est toujours entre un développement maîtrisé ou un développement anarchique ; qu'il s'agisse du Val d'Oise ou des Yvelines, ou nous maîtrisons et nous organisons ce développement, ou nous aurons le développement anarchique, notamment de l'habitat.

Il est à peu près certain qu'en matière économique et commerciale, cela ne suffira pas ; et vos enfants, demain, viendront nous voir en disant : « pourquoi n'avez-vous pas pris les mesures qui permettraient d'avoir ce développement équilibré, qui permettraient à la fois sur le secteur de développer de l'habitat de qualité, et de développer l'emploi ».

Je terminerai en disant (ne sachant pas si nous irons au bout de la soirée, et jusqu'à 3 heures du matin), puisque je devais intervenir par la suite sur les problèmes de tracé, sur lesquels on reviendra le 30 mai, à Cergy.

Objectivement, lorsqu'on crée des infrastructures de ce type (et je suis bien d'accord), ce n'est pas pour que ce soient des infrastructures de transit. Si ce doit être des infrastructures de transit, le schéma national autoroutier y aide, très à l'Est de l'Île-de-France, très à l'ouest de l'Île-de-France ; et nous avons ce mariage-là.

Nous sommes dans une problématique de desserte, notamment entre pôles d'activité qui doivent se répondre et se renvoyer, entre Cergy, entre Roissy, entre Saint-Quentin, entre la zone de Poissy ; il y a des synergies et des interactivités économiques qui peuvent créer de la richesse. On ne peut évidemment pas faire passer des tracés à des endroits où les zones d'habitat et les zones d'emploi ne sont pas desservies. De ce point de vue, s'imposent les tracés qui vont concilier les meilleurs objectifs de desserte des zones d'habitat et d'emploi, et permettront la meilleure protection des riverains.

En ce qui concerne le Val d'Oise, le débat montre un grand consensus politique, notamment de l'ensemble des élus qui sont en situation de responsabilité et en dialogue avec leurs populations. Le scénario, qui assure la desserte des zones d'activité économique de Cergy-Pontoise, de son pôle d'enseignement supérieur et de recherche, et de son pôle d'habitat en développement, est la partie de tracé dite N1, qui est nettement plus avantageuse en matière de desserte que le tracé N2 bleu, qui ne sert de ce point de vue strictement à rien et pose d'autres problèmes environnementaux.

La partie N1 peut être traitée de manière extrêmement correcte par une infrastructure enterrée ou couverte, jusqu'à la sortie de Neuville-Éragny, au lieu dit de la Norton.

Je crois qu'aujourd'hui, nous savons sur ce territoire (et y compris, Madame, par rapport aux avantages comparatifs sur la santé de la population) qu'il vaut mieux sur ce segment une autoroute couverte. Elle permet de faire de la reconquête et de la requalification urbaine, où l'on travaille sur la manière dont on traite les sorties d'air et les traitements de fumée, qui a elle-même ses traitements routiers. C'est préférable à

avoir le scénario noir qui s'imposera si l'on ne fait rien : celui dont sont victimes aujourd'hui Éragny, l'essentiel de ses habitants, et la vie quotidienne à Éragny.

Puisque nous sommes tous des gens de terrain, vous savez tous que la RN184 à Éragny coupe la ville en deux, à chaque carrefour, à un point de jonction entre différents équipements de la ville, ce qui est insupportable.

Si c'est ce que l'on veut garder, avec un segment ayant 40 % de circulation depuis 20 ans, qui va continuer à progresser, il faut le dire. Mais alors il ne faut pas se battre au nom du principe de précaution de la santé, et à ce moment-là, je renvoie à ce que j'ai entendu plusieurs fois dans cette salle, quand plusieurs de mes prédécesseurs ont été interpellés sur le thème d' « assassin ».

Ce qui est assassin, aujourd'hui, c'est de garder la RN184 à Éragny dans la situation où elle est.

*(Applaudissements, et cris).*

Je crois, comme mon collègue, Philippe SUEUR, que s'agissant du passage dans les Yvelines, et dans un dialogue avec nos collègues des Yvelines, un certain nombre d'options doivent être examinées, y compris celles qui ne l'ont pas été.

En effet, on s'aperçoit que les tracés forcément coûteux, qui assureraient mieux la protection des populations environnantes, sont ceux qui répondraient le mieux (on vient de le voir) à la logique notamment en termes de desserte des zones d'activité. Ce serait le tracé rouge, qui part de Neuville, qui passe en particulier sur Maurecourt, et qui passe sur Chanteloup.

J'espère que le 30 mai, dans le débat sur les tracés, on regardera comment, quand on arrive à la Norton. Tout cela n'a un sens que si on le boucle, à partir de cet endroit-là, parce qu'il n'y a pas d'alternative à mon sens, dans le Val d'Oise.

Il peut y avoir le choix et une véritable option pour éventuellement rejoindre les tracés rive gauche qui ne contenteront jamais tout le monde. En tout cas une majorité à la fin est d'accord pour le bouclage, surtout si cela ne passe pas chez lui. Là, il y a un certain nombre de débats, sur les itinéraires et sur la manière de les faire, qui peuvent régler le problème environnemental et de protection des citoyens.

La question était l'humain. Il faudra quand même que, dans le débat sur l'équilibre de votre territoire, vous vous interrogiez sur la manière dont il va évoluer dans 5 ans, 10 ans, 15 ans.

Si nous avons, à Cergy-Pontoise (je ne parlerai pas pour les autres territoires) choisi résolument de poursuivre un projet de développement, pour une raison simple, politique et sociale ; si aujourd'hui nous ne répondons pas à la demande de logements, en particulier de nos jeunes et en particulier de nos milieux les plus populaires, nous sommes certains que l'équilibre social sur lequel nous fonctionnons aujourd'hui et qui fait l'attractivité de cette agglomération va se dégrader.

Nous sommes absolument certains que les conditions de vie de ces habitants se dégraderont également, parce que dans le pire des cas ils n'auront pas d'emploi, et dans le meilleur des cas les temps de transport seront de plus en plus importants ; et nous n'aurons pas garanti à nos enfants demain, la possibilité de vivre sur un territoire équilibré. Les coûts sociaux, alors, à terme, seront extrêmement importants.

*(Huées).*

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

Merci. Monsieur Pierre CARDO, Maire de Chanteloup-les-Vignes, va nous donner sa vision du développement du territoire, de l'habitat, en tenant compte des habitants.

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

Merci, Monsieur le Président. Je suis désolé, je n'ai pas préparé d'intervention écrite.

J'essaie d'être bref. Vous voudrez bien m'interrompre si cela dépasse les limites du raisonnable.

Je vais vous parler d'abord de ce que je connais le mieux, c'est-à-dire le secteur de Chanteloup, pour l'élargir un peu au-delà, au niveau de la boucle, voire un peu plus loin ; par rapport aux problèmes de l'habitat, des entreprises, et de cette autoroute.

En ce qui concerne Chanteloup, je rappelle que ce petit village de 1 500 habitants, par décision de l'État, s'est trouvé brutalement doté d'une cité sans permis de construire, la ZAC La Noé, qui l'a fait passer à près de 11 000 d'un seul coup. Ce qui a généré, alors qu'il n'y avait aucune infrastructure (pas de transports, pas de gare), un déficit qui a été le premier de France, un taux de chômage qui a atteint les 35 % dans les années 80, avec la restructuration de l'automobile, et bien d'autres problèmes.

Quant au secteur autour de Chanteloup, il a bénéficié des carrières de l'Hautil qui font que la forêt est impraticable puisque cela s'effondre en raison des exploitations de gypse. Donc on a une belle forêt, mais on ne peut pas y aller.

En ce qui concerne la plaine, grâce à la Ville de Paris nous avons réussi à obtenir qu'elle soit complètement plombée, pour une bonne partie, et nous ne pouvons plus y pratiquer les cultures, en tout cas concernant l'alimentaire.

Triel, pendant longtemps, a bénéficié des décharges. Ce n'est pas demain que l'on pourra construire dessus.

Je pourrais citer un certain nombre de choses comme cela.

En termes d'équipement, je crois que l'État a prévu prochainement d'essayer de nous imposer pour le secteur Poissy, Saint-Germain, Chambourcy, boucle de Chanteloup, Verneuil, Vernouillet, enfin tout le secteur auto, l'aire de grand passage : 150 caravanes, que l'on n'a pas réussi à caser ailleurs.

En attendant de voir ces grands projets se réaliser, quel est l'impact de l'autoroute sur notre secteur ?

L'État a déjà commis le péché originel en construisant la ZAC La Noé sur le bord de l'autoroute. J'aurais préféré qu'il construise d'abord l'autoroute, et que l'on voie après si l'on pouvait y construire du logement social, à une certaine distance. Donc, côté pollution, on risque d'être un peu servi.

Et puis, quand même, si l'on regarde, c'est aberrant de voir que le tracé rouge est celui qui aujourd'hui concerne les zones les plus urbanisées.

*(Applaudissements).*

Je suis un peu surpris. Pour me limiter au secteur que je connais, cela va couper en deux Maurecourt, Andrésy, Chanteloup, Carrières-sous-Poissy. Et les protections prévues à ce jour, d'après les coûts que l'on voit, ne permettent pas de supposer qu'elles vont empêcher cette nouvelle coupure de nos communes.

Je trouve que, quand même, pour un tracé qui passe dans la zone la plus urbanisée (c'est reconnu de tous), il est anormal que ce soit le coût quasiment le plus faible. Cela

laisse supposer, bien que le tracé soit un peu plus court, que manifestement on n'a pas mis les moyens financiers permettant de protéger suffisamment les habitants.

*(Applaudissements).*

Par contre, si je prends d'autres tracés, le bleu par exemple, il s'avère que l'on atteint un coût assez exorbitant à première vue, puisque là, alors qu'il y a très peu d'habitations sur une bonne partie du tracé, on a prévu un tunnel.

La difficulté sur le tracé rouge est que pour installer un tunnel sur une zone aussi mouvementée sur le plan géologique, il n'est pas évident du tout d'établir des protections aussi efficaces sur notre secteur, le plus urbanisé, que sur une partie beaucoup moins problématique sur le plan du relief.

L'autoroute a-t-elle une incidence positive pour nous, ou pas ?

Je ne prétends pas apporter une réponse absolue, et j'ai beaucoup moins de certitudes que d'autres sur la question.

Je dirai simplement qu'au départ, quand je me suis retrouvé à la gestion des affaires de cette commune, vu l'image négative, vu le manque de moyen... L'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne possédait des espaces permettant de faire une zone d'activité, et avait même bénéficié de subventions pour la réaliser. Il s'avère qu'il n'y avait rien de fait ; c'est-à-dire aucun emploi. Bien que tout le monde m'ait expliqué qu'il était impossible de faire venir des entreprises, puisqu'il n'y avait pas les infrastructures, de 0 emploi sur la zone d'activité nous en sommes actuellement à 1 600, 1 800. Je pense qu'à terme, nous arriverons assez rapidement à plus de 2 000. Et je n'ai pas d'autoroute.

N'allons pas trop vite dans les raisonnements, quand même.

J'observe qu'en plus de 20 ans, la ligne de chemin de fer est complètement saturée, au niveau des transports en commun, que les Routes Départementales : D55, D22, aux horaires de pointe, sont complètement saturées. Effectivement, des camions, notamment, empruntent ces itinéraires, qui ne me paraissent pas du tout adaptés pour ce type de transport.

En attendant que demain le mode de vie change, en France, que l'on en arrive à beaucoup plus de transports en commun (ce que je souhaite, comme beaucoup), peut-être faut-il s'interroger sur le fait que cette façon d'utiliser les réseaux secondaires est extrêmement dangereuse, et polluante. Peut-être vaut-il mieux un axe plus conséquent, plus adapté. Reste à savoir comment on l'inscrit dans le paysage.

Personnellement, qu'est-ce que je souhaite, en termes d'aménagements et d'infrastructures ?

D'abord, on ne peut pas continuer à avoir la ligne de chemin de fer que nous avons, qui dessert Triel, Andrésy, Chanteloup, Maurecourt, qui va jusqu'à Conflans ; où effectivement on a le RER. Et puis, venant de Mantes, on voit les rapides qui nous passent sous le nez. Je suis désolé, mais entre Mantes et Conflans, il va bien falloir, si l'on veut aménager tout notre territoire, qu'il y ait au moins deux pôles de rabattement, sur lesquels on puisse effectivement amener les gens, éventuellement avec le transport en commun, permettant d'éviter qu'ils prennent leurs voitures et qu'ils se « sur-stationnent » les uns sur les autres, comme c'est le cas à Conflans actuellement, et certainement dans d'autres secteurs.

Je pense qu'une opportunité se présente maintenant. Beaucoup de gens ont parlé de l'OIN (Opération d'Intérêt National). Je crois que si l'État a envie de nous aider, avec l'appui de la Région et du Département des Yvelines, c'est dans ce domaine des

transports en commun que nous devons énormément investir, pour améliorer la liaison sur Paris.

*(Applaudissements).*

Est-ce suffisant ? Pour beaucoup d'habitants, le transport en commun est indispensable. Ceci dit, force est de constater : pourquoi les entreprises sont-elles venues chez nous ? Parce qu'il y a une opportunité. Le foncier de la petite couronne est beaucoup trop cher, et quand les entreprises veulent se développer, elles sont la plupart du temps enclavées dans de l'habitat. Elles sont obligées d'aller plus loin ; soit en province, parce qu'il y a des aides conséquentes pour les installer là-bas (et vous noterez qu'elles ont tendance à s'installer plutôt à proximité des autoroutes), soit dans la grande couronne, à condition qu'il y ait les infrastructures et que les terrains ne soient pas trop chers, qu'il y ait du logement social et moins social ; en gros, qu'il y ait une grande diversité. Ce qui n'est pas tout à fait le cas dans notre région. Nous sommes tout de même assez éclatés. Il y a de grands pôles de logement social, des zones très résidentielles, des espaces non aménagés, etc.

Personnellement, je suis conscient de la nécessité des transports en commun. Concernant le développement économique, les autoroutes ne créent pas les entreprises, c'est évident, elles ne créent pas l'emploi, mais favorisent l'installation.

Faut-il que l'autoroute soit systématiquement sur le tracé rouge pour permettre le développement économique de la boucle de Chanteloup et des environs, et de la Communauté de Communes sur laquelle je travaille actuellement, au niveau de son développement économique et de l'emploi ? Pas forcément. Nous pouvons très bien avoir une autoroute...

Je pense que l'axe Nord-Sud qui permet de relier Cergy à Saint-Quentin est indispensable ; mais faut-il qu'il passe par la zone du tracé rouge, dans les Yvelines en tout cas, pour favoriser le développement économique ? Non.

De quoi ai-je besoin, au niveau routier, pour favoriser le développement économique dans le secteur et de quoi avons-nous besoin pour circuler correctement ?

J'ai enfin le Pont de Triel et j'ai besoin du Pont d'Achères, ainsi que la liaison entre les deux, car quel que soit le lieu où passera l'A104, et même si elle passait de l'autre côté de la Seine, que se passerait-il ?

Avec ces deux ponts, j'ai une liaison avec l'A15, l'A13, l'A14, l'A104 et le futur C13, qu'il faudra aussi favoriser d'ailleurs si l'on veut désengorger le secteur des Mureaux et les traversées de la Seine en différents secteurs.

C'est tout un ensemble, et on ne peut pas déconnecter le problème de la Francilienne et la solution de cet ensemble, et notamment le barreau sud après Orgeval. Je ne vois pas très bien, comme l'a expliqué Madame le Ministre et d'autres intervenants comment on peut considérer que l'on va régler un problème de circulation en atterrissant dans un mur ?

Depuis des années on m'explique que l'on ne peut pas régler le problème d'une rocade par des radiales. On jette la Francilienne qui est une rocade sur deux radiales que sont l'A13 et l'A12 ; ce qui à mon avis est une aberration, même si l'on est arrivé à élargir l'A13.

Il va falloir se demander comment on passe le plateau sur lequel se situe Chambourcy et Orgeval pour descendre vers le Sud, rejoindre la RD30 et envisager effectivement la jonction avec Saint-Quentin.

Puis, il faudra aussi le F13. Si nous ne voulons pas que la Francilienne demain ait un trafic important, et notamment le trafic international qui vient de l'Espagne pour rejoindre le Nord de l'Europe, il faudra bien envisager de faire cet axe qui va rejoindre l'A10 et l'A11, et permettre de relier l'Europe du Nord en évitant la région parisienne.

Sinon, la Francilienne deviendra un problème épouvantable à régler, qui m'apportera pas obligatoirement des choix très positifs.

Puis, il faut prévoir la plate-forme multimodale prévue a priori sur Achères. Elle permettra de relier par la voie fluviale, et d'avoir le fer et la liaison nord par l'Oise, quand le gabarit sera mis aux normes, permettant enfin que la batellerie retrouve son rôle de drainage dans la région, et que peut-être les industries l'utilisent davantage que ce qu'elles font aujourd'hui.

Je n'en dirais pas plus, car je ne veux pas vous ennuyer. On ne peut pas déconnecter certaines réponses les unes des autres. Je ne vois pas pour quelle raison on s'entête - alors que plusieurs fois on a démontré que ce tracé devait être complètement revu- à toujours prendre le même sans apporter d'améliorations substantielles. Compte tenu des décisions des Premiers Ministres successifs, cela nécessite a priori une autre réponse que celle qu'on nous apporte dans le tracé rouge.

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

Monsieur SCHALK, Maire de Carrières-sous-Poissy en quelques minutes va nous indiquer ses préoccupations de l'aménagement urbain et de l'habitat.

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

Brièvement, je vais vous donner l'exemple du centre de Carrières, dont je parle à chaque fois, concernant l'habitat, les habitants, avec ou sans autoroute. Bien sûr, Carrières est séparée en deux, du fait que l'on a le tracé de l'autoroute et que l'on a été obligé d'imaginer un PLU qui règle la jonction des deux parties de Carrières, que l'autoroute se fasse ou non.

Si l'autoroute se fait, ce centre de Carrières sera une place publique au-dessus de l'autoroute. On ne pourra apporter de dynamisme en matière de logements autour de ce point.

Si l'autoroute ne se fait pas, le centre de Carrières pourra devenir un centre normal. On pourra construire où il fera bon vivre, car on ne sera pas gêné par cette descente d'un côté, et cette sortie de l'autre.

Je voulais simplement dire qu'en matière de circulation, l'autoroute peut sûrement apporter des améliorations, mais en matière d'habitat, de logements et de qualité de vie, elle n'en apportera pas, même à Carrières.

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

Je vais demander à Monsieur FAIST et à Monsieur CARDO de rejoindre la table ronde. Nous allons dialoguer autour de quelques questions avec le public. Avez-vous une question au maître d'ouvrage ou à nos intervenants ?

**UN HABITANT D'ANDRESY :**

J'ai entendu certains arguments par des Maires pour défendre le tout petit intérêt particulier de leur commune pour le passage de cette autoroute à leur seul bénéfice.

Je viens d'entendre l'exposé de Pierre CARDO qui, avec un peu plus de recul, remet bien les choses en place. Cette autoroute est destinée à faire passer une grosse circulation. Ce n'est pas en se focalisant sur ce tracé rouge qui a remporté tous les arguments contre lui que l'on sert le passage d'une liaison.

A trop vouloir défendre la plus mauvaise solution, on arrive à ce que tout le monde soit contre une solution ; alors qu'en cherchant un moyen, qui soit le moins mauvais possible, on arriverait peut-être à aboutir à un certain consensus.

Il est très contreproductif, en particulier pour ces gens des entreprises de la Chambre Économique du Val d'Oise, de vous entêter uniquement sur ce tracé rouge, comme s'il était béni du ciel et qu'il n'y ait absolument aucune autre solution.

Vous agrégez tous les gens contre votre solution et contre toute solution.

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

Voulez-vous réagir à la question, en disant que vous êtes ouvert au dialogue !

**M. PATRICK DEVERGIES, VICE-PRESIDENT DE LA CCI DE VERSAILLES :**

On essaie de démontrer certaines choses, qui peuvent être contestées, mais nous ne sommes pas bornés et entêtés.

Par ailleurs, le tracé rouge n'est pas notre tracé. Ce n'est pas nous qui l'ayons inventé. S'il vous plaît, remettons les choses à leur place.

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

Souhaitez-vous réagir sur les positions d'ouverture éventuelle ?

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

Appartenant à la Chambre de Commerce, j'aurais aimé éviter de recevoir chez moi des imprimés demandant aux entrepreneurs de voter pour le tracé rouge. J'ai été un peu sidéré à Chanteloup d'avoir ce document.

**M. MICHEL KLASSEN, HERBLAY :**

Je fais partie du regroupement des associations, dont on a parlé tout à l'heure. Personnellement, j'habite à 300 m du tracé rouge et environ à 600 m du tracé bleu. Actuellement, mes enfants vont au collège, au lycée en passant à travers ce tracé bleu, et pratiquent leurs sports à côté de ce tracé.

Ces deux tracés me dérangent. Cela dit, j'entends les ouvertures depuis tout à l'heure et j'ai entendu celles lors des dernières réunions ; et on m'explique qu'un tracé devra forcément voir le jour.

Si un tracé est complètement enterré dans des zones urbanisées, et si tous les gaz d'échappement sont traités avant d'être rejetés en surface, donc si l'on prend toutes les protections pour protéger la population, qu'il passe à 300 mètres de chez moi, alors que je ne le sens pas, que je ne l'entends pas, qu'il se montre inexistant, ou à 600 mètres, ayant les mêmes conditions, je deviens beaucoup moins exigeant et beaucoup moins opposé à ces différents tracés.

Dans le projet proposé, à aucun moment la maîtrise d'ouvrage n'a chiffré toutes ces protections. Combien cela coûterait-il à la collectivité ? Je ne pense pas que l'on soit à 2 milliards d'Euros, on doit doubler ou tripler. D'autres investissements ne seront plus faits ailleurs. Donc, on est confronté à des choix, soit privilégier le tout autoroutier en protégeant parfaitement les populations (et j'en suis satisfait), mais on peut s'interroger sur le coût.

J'ai entendu parler du désensablement de la baie du Mont Saint-Michel pour un coût global de 300 millions d'Euros. Ici, on est à 2 milliards d'Euros pour 22 km d'autoroute. Les comparaisons m'inquiètent et m'affolent un peu.

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

Monsieur ROL-TANGUY, pouvez-vous dire un mot et votre ouverture à faire des protections supplémentaires ?

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

Un dossier est élaboré pour engager ce débat dans ces conditions, et avec les 4 tracés en débat plus le tracé violet qui a d'autres fonctionnalités.

On les a présentés de manière à les comparer et les classer. Si avec le débat, des choses progressent, et je ne pense pas que l'on puisse évoquer toutes les hypothèses, mais un certain nombre, la Commission est là pour cerner et faire en sorte que l'on n'ait pas à chiffrer 100 ou 150 hypothèses.

Concernant les questions posées, comme celle-ci sur le passage au droit des communes d'Éragny et d'Herblay, nous sommes capables de le faire rapidement, à partir du moment où l'on est sur des règles du jeu moyennisées qui nous permettent de vous répondre.

Le maître d'ouvrage étant l'État, il ne s'est pas permis dans son dossier (et c'est bien logique) de postuler sur le développement des routes départementales. Par contre, il est tout à fait légitime qu'un élu comme Pierre CARDO le fasse, en mariant à la fois des possibilités de tracés qui sont dans le dossier et des possibilités d'évolution du réseau départemental.

C'est pourquoi le schéma présenté, et je ne sais pas si c'est celui-là qu'il faut retenir, peut se tenir.

Nous avons eu le sentiment, et je l'ai dit et redit à différentes occasions, qu'un projet a montré sa nécessité et son opportunité : le prolongement de la Francilienne et à terme le bouclage de la Francilienne.

Nous sommes tout à fait ouverts à la combinatoire même de morceaux de tracés et à améliorer un certain nombre de protections. C'est bien le but du débat public.

Que l'on ne nous reproche pas de ne pas avoir tout prévu à l'origine. C'est bien ce à quoi sert le débat public. En même temps, il faudra tenir dans un certain coût. Si l'on termine à 10 milliards d'Euros, on ne le fera pas.

En tous cas, pour répondre à la question posée, si à un moment donné, petit à petit, se dégagent un certain nombre d'hypothèses, y compris différentes de celles présentées dans le dossier ; si sur des hypothèses dans le dossier, se présente l'idée de passer complètement en tunnel et non en tranchée couverte, avec des coûts moyens, on est capable de répondre si l'on nous laisse quelques jours pour travailler et que l'on ne multiplie pas le nombre d'hypothèses.

On est à la disposition, et c'est bien dans le rôle de la Commission Particulière du Débat Public de peut-être cerner quelques hypothèses et de nous demander de produire des études de coûts complémentaires à celles dans le dossier. En tout cas, nous y sommes complètement ouverts.

**MME ANNE LANGEROCK, POISSY :** On ne peut pas couvrir tout le rouge ?

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

Le maître d'ouvrage a présenté quatre tracés plus un –je l'ai toujours dit et je continuerai à le présenter ainsi- car je considère que le tracé violet ne répond pas aux mêmes fonctionnalités que les quatre autres.

Nous sommes bien venus avec « quatre tracés » et c'est tout le but du dossier, présentés à égalité.

**M. MICHEL KLASSEN, HERBLAY :**

On ne peut pas vous laisser dire cela. Les tracés n'ont pas été proposés à égalité.

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

Chacun a le droit d'avoir son opinion.

**M. MICHEL KLASSEN, HERBLAY :** Vous me permettez de terminer aussi !

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

Vous me permettez de défendre mon honnêteté professionnelle et celle de tous ceux qui travaillent ici, de la même que l'on défende la vôtre.

**M. MICHEL KLASSEN, HERBLAY :**

Vous êtes à la tribune tous les soirs, pas moi. On a une ou deux occasions d'intervenir. Je l'ai eue à Herblay.

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

Ce n'est pas moi qui intervient !

**M. MICHEL KLASSEN, HERBLAY :**

Le tracé violet passe le plus dans les zones rurales et il contient le plus de zones couvertes. Pour le tracé bleu, qui passe sous la forêt d'un côté et à côté de zones habitées de l'autre côté, vous faites un tunnel sous les arbres et vous laissez à l'air libre au niveau des zones habitées.

Vous ne pouvez pas dire que les tracés proposés au débat ont été proposés équitablement.

*(Applaudissements).*

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

C'est votre opinion, et je sais quel métier je fais. Je tiens effectivement avec tous les collaborateurs qui travaillent sur ces sujets à ce que leur honnêteté professionnelle soit respectée. Cela fait partie pour moi des termes d'un débat normal. Vous avez une opinion, et j'ai le droit d'avoir la mienne. En l'occurrence, des gens travaillent.

*(Commentaires)*

L'idée du service public, je l'ai au moins autant que vous. Des gens travaillent, la moindre des choses est de respecter ce travail. Le contester, proposer d'autres solutions, des aménagements, y compris des tracés ou des morceaux de tracés qui ne sont peut-être pas dans le dossier : c'est le but du débat public.

Si l'on veut qu'il y ait un vrai débat, il faut avoir un respect réciproque.

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

Monsieur BOEHLY qui souhaitait intervenir est parti.

**M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :**

Je n'avais pas prévu d'intervenir ce soir.

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

N'oubliez pas que vous avez des intervenants éminents à la tribune.

**M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :**

J'aurais une question pour Monsieur LEFEBVRE, mais avant je voulais réagir aux propos de Monsieur ROL-TANGUY qui s'offusque de la considération que l'on peut avoir par rapport à son honnêteté intellectuelle sur le travail qu'il a fait.

Si vraiment honnêteté intellectuelle il doit y avoir, pourquoi a-t-on posé la question de l'opportunité ?

Vous venez vous-même de dire que cette question ne se posait pas, et tout le monde avait compris qu'il était complètement inopportun de se poser même la question, qu'il fallait que ce prolongement soit fait.

Je ne vois pas pourquoi on nous a « baladés » pendant 19 réunions de proximité, en disant que la première question était celle de l'opportunité.

Si vraiment, vous vouliez être intellectuellement honnête, vous n'auriez pas posé la question de l'opportunité.

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

La Commission Particulière du Débat Public doit dire quelque chose. En fait, le maître d'ouvrage réalise un dossier, estime qu'il y a opportunité, compte tenu des objectifs. La Commission Particulière du Débat Public met en relation le projet proposé par un maître d'ouvrage et le public, avec questions posées dont celle concernant l'opportunité.

On la pose en toute indépendance, vis-à-vis du maître d'ouvrage. Elle est posée, ce soir, c'est l'un des sujets clés de notre thématique. L'opportunité signifie, soit on considère qu'il n'y a pas à faire un projet de cette nature ; soit on considère qu'il faut le faire. Dans ce cas, des tracés sont proposés par le maître d'ouvrage, mais le débat public peut faire émerger d'autres idées et d'autres solutions.

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

Je ne vais pas prolonger le débat, car il est tard. Ce débat public existe, car le maître d'ouvrage (le Ministère de l'Équipement) a considéré qu'il y avait opportunité à le réaliser. Sinon, il n'y aurait pas de débat public.

Sur ce sujet de l'opportunité, le maître d'ouvrage a une position très claire, et depuis le début. Par contre, et c'est pourquoi je veux bien séparer les deux questions, il y a bien quatre tracés plus un.

Sur ces quatre tracés, le maître d'ouvrage est non seulement ouvert, mais c'est pour cette raison qu'il a provoqué le débat public, à savoir que collectivement nous élaborions une solution répondant au mieux.

Cela veut bien dire que pour nous, ces quatre tracés ont des avantages et des inconvénients. Il n'y a pas de tracé qui n'en ait pas, et ce n'est pas le sujet. On est bien ouvert sur les quatre.

Des propositions peuvent être faites, des cahiers d'acteurs s'élaborent. Il y a peut-être d'autres solutions au-delà de ces quatre tracés sur un certain nombre de tronçons. Par définition, le débat public est destiné à réfléchir, si un tracé est choisi, aux améliorations apportées, en termes d'aménagement, de traitement de l'air.

A chaque fois que l'on crée par tranchée couverte ou par tunnel un enfermement, on concentre la pollution. Naturellement, tout cela doit se traiter de telle manière à rejeter correctement, au moins traités, ces rejets.

Il y a effectivement de la part du maître d'ouvrage non pas un choix sur un tracé, mais une ouverture sur ces quatre, sur la façon de les combiner, ou bien même sur des propositions nouvelles.

Oui, le maître d'ouvrage a une proposition très ferme sur l'opportunité. Sinon, il n'aurait pas engagé sa responsabilité dans le débat public.

Par contre, sur les tracés ou sur des tracés nouveaux, il y a une vraie capacité d'ouverture et de travail ; c'est le lieu du débat public.

**M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :**

Le lieu du débat public, ce n'est pas uniquement de choisir la couleur du tracé.

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

On ne peut pas continuer cette polémique, car il est tard et il doit y avoir des questions. Vous avez des intervenants à votre disposition pour vous répondre.

**M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :**

Cela fait partie des questions.

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

Posez une question ou exprimez une proposition, mais vous ne pouvez pas continuer le débat sur cette polémique ?

**MME MARILYNE CHIVE, CARRIERES-SOUS-POISSY :**

J'ai une question pour ces personnes de la tribune. C'est la quatrième fois que je participe à une réunion, deux de proximité (Carrières-sous-Poissy et Poissy), la réunion d'ouverture à Pontoise, et cette thématique.

Monsieur SCHALK ne veut pas du tracé rouge, qui va couper Carrières en deux. Il l'a dit lors de la réunion de proximité et ce soir. Cela n'a pas avancé, et il n'a pas eu de réponse sur ce point particulier.

Madame LEPAGE a dit ce soir que l'on ne nous avait pas parlé de chiffres, d'avances d'emplois. C'est une question que j'avais envoyée par mail à la Commission Particulière du Débat Public, à laquelle je n'ai pas eu de réponse. Cela n'avance pas.

Je n'ai entendu personne répondre aux arguments de Mme LEPAGE. Je suis très inquiète, il est maintenant minuit et quart, la réunion va bientôt se terminer, mais on ne sait toujours pas ce qui va se passer.

Ce n'est pas un débat thématique, des personnes à la tribune donnent des opinions, des personnes dans la salle posent des questions.

Je suis une habitante, comme beaucoup d'autres, qui habite sur le tracé rouge et le tracé vert, par hasard. Je pourrais habiter sur n'importe quel autre tracé ; c'est toujours pareil : qu'allez-vous faire pour nous qui sommes les habitants ?

*(Applaudissements).*

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

La Commission Particulière du Débat Public restitue l'expression. Ce sera l'un des éléments d'éclairage.

**MME MARILYNE CHIVE, CARRIERES-SOUS-POISSY :**

Ce n'est pas que vous m'entendiez qui m'inquiète. J'ai bien compris, Monsieur BERGOUGNOUX l'avait dit, et vous le redites ce soir encore, que vous nous entendez, mais quand ?

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

Vous êtes entendue et votre expression est prise en compte. Elle sera restituée pour éclairer le décideur.

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

Je suis désolé, je ne peux apporter qu'une réponse partielle à mon niveau de responsabilités. C'est pourquoi nous nous sommes réunis à plusieurs communes. On a décidé de prendre l'aménagement du territoire en main, en relation avec les autres collectivités (région, département et l'État).

Puisque l'État nous propose actuellement une opération d'intérêt national, le développement économique et l'emploi sont les préoccupations majeures avec le logement, sur lesquelles nous avons des réponses à apporter. Si nous voulons réaliser ce développement, l'État doit apporter de son côté les infrastructures nécessaires à leur réalisation, pas uniquement des transports en commun ou routiers, mais aussi des structures de formation, des lycées techniques, des IUT ; nous aider à régler le problème du logement des étudiants, de leur transport, voir comment financer le transport routier car on n'a pas la RATP.

On prend en main de nombreuses problématiques. Nous sommes déjà en train de créer la Maison de l'Emploi et de la Formation, et de l'insertion sur tout le secteur qui va des Mureaux, Poissy, Chanteloup, Achères, Verneuil. Nous nous organisons pour cela.

A ce niveau-là, nous sommes en train d'essayer de prendre notre avenir en mains, et il y aura des créations d'emplois. On fera venir des entreprises, mais ce sera facilité dans la mesure où l'État tiendra ses engagements, qu'il y aura le C13-F13, cette autoroute qui pourra s'inscrire dans un cadre, le moins urbanisé possible, le plus protégé possible avec toutes les infrastructures départementales, le Pont d'Achères.

Sur cette Francilienne, nous en avons assez d'attendre. Nous avons besoin de réponse, car pour l'instant une partie de nos territoires est gelée, et nous ne savons pas ce que nous faisons dessus.

Nous ne savons pas si nous pouvons traverser avec des départementales, faire des zones d'activités, du logement. Nous ne savons rien, et cela dure depuis 20 ans.

Il est indispensable qu'une décision soit prise à un moment donné, pour savoir ce que nous faisons exactement autour de tout ce périmètre qui bloque une bonne partie de l'aménagement de la région.

**MME CORINNE LEPAGE, CONSEIL DU CO.P.R.A. :**

Juste un mot, qui ne contredit pas du tout les propos de Pierre CARDO, mais je comprends la frustration de Madame.

Il y a toute une série de questions qui sont posées, et dont on a vraiment le sentiment qu'il n'y a pas de réponse précise.

Monsieur CARDO vient de répondre en tant que Maire, en donnant ses préoccupations en termes d'emplois et de logements. On peut comprendre que les préoccupations des gens, qui sont dans la salle, sont des préoccupations de leur vie et de celle de leurs enfants, et des raisons profondes pour lesquelles on est en train de débattre de tout cela.

Il est vrai qu'on a le sentiment que de nombreuses questions restent sans réponse. J'ai écouté les propos de Monsieur le Préfet tenus sur les questions que j'ai posées. Je suis désolée, je n'ai pas trouvé, sinon je ne me serais pas permise de poser des questions, les réponses aux questions que je posais. C'étaient des questions simples.

Quelqu'un a évoqué le fait de tout protéger, que l'autoroute soit réalisée en souterrain et que les gaz soient convenablement traités ; ce que l'on peut comprendre. Cela va coûter 4 ou 5 milliards d'Euros. Comment financer un ouvrage de cette nature ? Donc, on ne le financera pas.

Ou bien on en fera un qui protégera beaucoup moins les gens et on est revenu à la case précédente ; ou bien on ne le fera pas du tout, et dans ce cas, continue-t-on à geler les territoires ?

Effectivement, il y a toute une série de questions au bout desquelles il faudrait aller pour que les termes du débat soient peut-être un peu moins langue de bois qu'ils ne le sont ici. On parle beaucoup autour et alentour, mais il existe des sujets durs, sur lesquels les gens ont besoin de réponse précise. Le débat est aussi fait pour aller au bout de ces questions.

Je comprends très bien votre inquiétude, Madame, mais je n'ai malheureusement pas les moyens d'y répondre.

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

Compte tenu de l'heure et de cette question tout à fait essentielle que vous venez de poser, on va modifier un peu le processus prévu, en complétant la table.

On va demander, en plus des participants actuels, à Monsieur Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy et à Monsieur Alain OUTREMAN, Maire d'Achères de venir nous rejoindre.

Compte tenu de l'heure, il faut accélérer et passer dans le concret.

**M. JEAN-MARC RAFFOLT, HERBLAY :**

J'ai assisté à de nombreuses réunions de proximité, qui se sont passées convenablement. J'avais cru comprendre que les réunions thématiques porteraient non seulement sur des thèmes, mais seraient beaucoup plus factuelles, beaucoup plus précises avec des arguments et des chiffres. D'ailleurs, je croyais qu'il y avait eu des réunions préparatoires.

Là, je suis un peu fatigué. Contrairement, à ce que disent certains industriels et certains hommes politiques, je suis un actif et je dois me lever à 6 h demain pour aller travailler.

Je croyais que l'on aurait des données extrêmement précises, peut-être que l'on ne comprendrait pas tout -car on n'est pas des techniciens- des échanges précis. Ce n'est pas du tout le cas.

Ma question est simple : toutes les thématiques vont-elles se passer de la même façon ? Sinon, je resterai chez moi. J'ai participé à 10 réunions au moins, cela suffit et je n'ai pas besoin des 4 suivantes.

Effectivement, Corinne LEPAGE était venue avec des arguments et des chiffres. Elle n'a pas pu les donner, car en face il n'y a rien. Vous ne pouvez pas contredire quelqu'un qui ne dit rien.

Monsieur BERGOUGNOUX a insisté pendant toutes les premières réunions, où l'on faisait un peu de bruit (car pour ceux qui ne l'auraient pas remarqué, je fais partie du CO.P.R.A.) en nous demandant d'amener des arguments.

Ce soir, les gens à la tribune –et je n'ai rien personnellement contre eux- ont tenu les mêmes discours que les fois précédentes. Ce n'est plus l'heure, maintenant il faut des chiffres.

Si elles sont toutes semblables, on sera quelques-uns à rester chez nous, ainsi vous aurez plus vite fait la réunion.

Monsieur ROL-TANGUY a dit, et d'autres intervenants, que l'on pourra éventuellement étudier des solutions de couverture totale, mais quand ? Dans un mois, c'est fini.

Quand va-t-on lui demander ces hypothèses et quand aurons-nous les réponses ?

Ce problème a été soulevé il y a au moins un mois. Maintenant, c'est l'heure de donner des éléments et de vraies réponses. Par exemple, le coût du tracé rouge couvert (non pas que je sois pour cette formule, habitant à côté).

Quand aura-t-on de vraies réponses ?

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

Concernant les tracés proprement dits, le trafic, le coût, les financements : une thématique est prévue sur ces sujets.

Aujourd'hui, il a été proposé d'écouter les arguments des acteurs économiques, des élus locaux et de dialoguer avec vous pour qu'il y ait un échange. Quelques chiffres ont été cités.

Pour quelques-uns, il y a trop de chiffres et il faut parler des humains. On essaie de concilier tout cela. Je crois qu'il n'était pas inutile d'écouter ces différents acteurs et vos questions. On en tiendra compte dans le compte rendu.

**DANS LA SALLE :** Il faudrait aller plus loin, et justement avoir les chiffres pour la réunion du 30 mai.

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

Si vous permettez, puisque c'est l'organisation même du Débat Public qui est en cause, je souhaiterais dire quelques mots.

J'ai été tout à fait clair sur l'organisation que nous avons adoptée pour ce Débat Public. Nous avons eu d'abord la réunion d'ouverture où chacun a marqué ses positions initiales, que j'espère être destinées à évoluer. Ensuite, nous avons eu un certain nombre de réunions de proximité, dont l'objectif consistait essentiellement à voir sur le terrain quels étaient les préoccupations, les apports et les inconvénients d'une réalisation d'une infrastructure du type du prolongement de la Francilienne.

Je confirme bien ce qu'a dit précédemment Monsieur MECHINEAU. Il est vrai que le maître d'ouvrage pense qu'il est opportun de prolonger la Francilienne, sinon il n'aurait

évidemment pas demandé la saisine de la Commission Particulière du Débat Public, et nous ne serions pas là ce soir à débattre.

La Commission Particulière du Débat Public a le devoir d'engager le débat sur l'opportunité du projet. C'est la raison pour laquelle nous avons écouté tous les arguments en faveur de solutions alternatives.

Au cours de la prochaine réunion sur les perspectives de développement du trafic autoroutier, nous essaierons de quantifier davantage, en faisant appel à des experts ; ce que peuvent être les apports de solutions alternatives : le transport fluvial, le ferroutage et les différents types de transports en commun.

Donc, on essaiera de progresser sur ces questions, et la question de l'opportunité sera posée, même si le maître d'ouvrage a un a priori favorable sur cette question.

Par ailleurs, sur la méthode, il a toujours été clair dans les propos du maître d'ouvrage que son point de départ était les perspectives de développement affichées par les différentes agglomérations et villes présentes dans la zone, de développement en termes de nombre d'habitats et de nombre d'emplois ; et de voir quels étaient ensuite les besoins de transports induits.

Nous pouvons nous demander s'il y a des alternatives à la route permettant de les satisfaire plus ou moins, et d'en déduire une réflexion sur les besoins de transport routier à satisfaire. C'est à partir de là que se bâtissent les raisonnements.

Il n'empêche qu'à la base, il y a des hypothèses sur l'aménagement du territoire, le développement des emplois, le développement des habitants. Il était indispensable, me semble-t-il qu'un certain nombre de responsables, et notamment de responsables de développement économique local, ait la possibilité d'exprimer leur opinion sur ce sujet.

C'est à partir de là que nous allons pouvoir bâtir des choses quantitatives.

Il est impensable en l'état actuel, c'est-à-dire à mi-parcours de ce débat, que toutes les questions posées lors des réunions de proximité trouvent une réponse définitive, tant qu'on n'a pas une vue d'ensemble.

Monsieur le Maire de Carrières-sous-Poissy a posé une question et a affirmé une conviction. Ce sera évidemment totalement pris en compte. On ne peut pas lui apporter, pour l'instant, une réponse tant qu'on n'a pas fait le tour complet, tel que nous l'avons prévu dans la programmation de ce débat public de cet ensemble de questions.

Je peux vous assurer que lors de la réunion consacrée aux perspectives de trafics, suite à une réflexion sur les besoins de déplacement, nous entrerons véritablement dans une phase quantitative. Je reçois totalement la proposition faite par Monsieur ROL-TANGUY.

Le débat : fait-on un tracé rouge de bout en bout ? fait-on un tracé bleu de bout en bout ?, est pour moi totalement dépassé. Nous avons différents morceaux de tracés, et peut-être d'autres que l'on peut imaginer. Tout le monde a pu lire un cahier d'acteurs un peu novateur, et il faudra en chiffrer les conséquences permettant de dépasser cette problématique où l'on se jette des tracés entiers à la figure ; ce qui pour moi aujourd'hui n'a aucun sens.

On s'est engagé dans la première partie de cette réunion dans une certaine mesure sur un faux débat.

Mais, je peux vous assurer que dès la prochaine réunion sur les trafics, on avancera sur cette question de la quantification.

Quant à la démarche, c'est tout à fait clair. On n'est pas parti de l'idée que l'autoroute était là pour créer des emplois. Il me semble que la démarche du maître d'ouvrage consiste bien à dire quels sont les emplois, les nombres d'habitants tels que prévus dans les projets de développement dans la zone, qu'en résulte-t-il comme besoin de déplacement ?

Le fluvial, le ferroutage, etc. peuvent-ils apporter des réponses partielles ? Que reste-t-il pour le routier ? A partir de là, qu'est-il possible de faire ?

S'il advient à la fin du compte que pour avoir une protection satisfaisante des habitants sur des tracés qui restent à imaginer, on arrive à un devis de 4 ou 5 milliards d'euros, effectivement, à ce moment-là, la question de l'opportunité se reposera avec acuité.

J'espère que cette clarification aura été utile.

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

On va prendre deux questions et ensuite on passera à la table ronde.

**M. DANIEL JEUFFRAULT, ERAGNY :**

J'ai trois questions. Monsieur LEFEBVRE, je crois que vous avez oublié quelque chose en affirmant que des gens n'ont pas de logement, donc pas d'emploi et qu'ils allaient ailleurs naturellement. Vous avez oublié la question du salaire, car peut-être des gens préfèrent faire quelques kilomètres supplémentaires pour avoir un meilleur salaire. Pourtant, on a eu des témoignages en séances.

L'autoroute a trois reculs, et je n'affirme pas les distances. Les terrains sont-ils gelés par recul ou par zone ? Dans ce cas, j'irai voir le Maire d'Eragny qui est sur le deuxième recul. Il est important de construire 24 logements sociaux sur un recul qui ne devrait pas être là.

Monsieur ROL-TANGUY : comment pouvez-vous affirmer que tout ce que vous dites sera exécuté ? C'est-à-dire qu'il y aura un pont, une couverture, des protections, comme cela va dépasser largement le budget prévu par l'État, même s'il trouve des gens pour pouvoir gérer les dépenses.

Monsieur DEBARLE avait dit lors des premières séances qu'il n'était pas question que l'air des tunnels soit traité. Vous l'avez dit et j'en suis sûr.

Maintenant, vous dites que l'air va être traité, mais qu'est-ce qui nous prouve que cela va être fait ? Qu'est-ce qui nous prouve que l'on aura la couverture ? Qu'est-ce qui nous prouve que l'on aura nos protections ?

A Saint-Denis, combien de temps ont-ils attendu ? Pourtant, initialement, ils devaient être couverts. Ils ont dû attendre la réalisation du Stade de France.

Je suis inquiet sur vos propos et sur ce qui pourra être fait.

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

Deux choses en deux temps avec Eric. Tout à l'heure, on s'est mal compris. On m'a demandé si, à un moment donné, on pouvait avoir une estimation en cas de couverture complète, par exemple à Éragny et Herblay.

Ma réponse a été la suivante : si l'on nous demandait un certain nombre d'estimations de ce type et de coûts sur un certain nombre d'hypothèses cernées, avec un peu de temps pour le faire, nous pourrions le faire et fournir une capacité de comparaison avec des coûts moyennés.

Je reviens sur le fond, le problème n'est pas de savoir si j'ai la capacité ou non de m'engager, et pour une bonne raison : je ne m'engagerai pas. C'est le Ministre de l'Équipement qui apportera une réponse à l'issue de ce débat. Une fois qu'il aura en main le rapport de la Commission Particulière du Débat Public, et c'est sur cette base que des décisions pourront être prises.

Un processus fait que nous sommes aujourd'hui en débat public. Il y aura donc derrière cette phase de rapport de la Commission Particulière du Débat Public, une décision du maître d'ouvrage, en l'occurrence du Ministre de l'Équipement. Cela ne veut pas dire pour autant qu'on ne reviendra pas.

Si l'on passait à des décisions, cela signifierait que demain il y aurait un dossier d'utilité publique avec des enquêtes d'utilité publique. Forcément, tous ces éléments de précision et de débat reviendront. Le problème n'est pas de croire ou non à la parole, qui est la mienne, car en l'occurrence, je n'ai aucune capacité à m'engager sur rien.

Par contre, j'ai la capacité à m'engager sur la production, à condition que ce soit dans un volume raisonnable et avec un certain nombre de délais, d'éléments complémentaires à ceux qui figurent dans le dossier, si on nous les demande, mais je n'ai pas de capacités autres que celles-là.

Je ne voudrais pas qu'il y ait de mal interprétation sur ce sujet.

**UNE INTERVENANTE** : Chiffrez le tracé rouge complètement couvert !

**M. PASCAL MUSSELIN, CHANTELOUP-LES-VIGNES :**

Depuis le début du débat, on rejette systématiquement très loin le problème des transports en commun. Or, j'aimerais bien que l'on analyse un peu la situation et voir combien de temps par jour et à quel moment notre réseau routier est saturé.

Il me semble que ce sont des pointes à certaines heures de la journée, composées principalement de particuliers qui se rendent ou qui reviennent du travail.

C'est assez difficile d'emprunter les transports en commun dans notre région. Si on les emprunte aux heures de pointe, on se rend compte que nous sommes très mal desservis. Je travaille sur Colombes. Parfois, je rentre très tard le soir. Je me suis rendu compte qu'à certaines heures du soir, on avait 2 trains pour Saint-Germain-en-Laye, un pour Poissy et un pour Cergy. Pourquoi ?

En regardant les heures de pointe, là encore, on s'apercevra que le réseau qui dessert la région de Cergy-Pontoise, et nous au passage, est complètement bondé. Il y aurait sûrement quelque chose à faire.

Si justement, on essayait de résoudre ce problème, peut-être qu'après on se rendrait compte que cette autoroute n'est pas nécessaire, puisque c'est pour répondre à un besoin de quelques heures par jour. Lorsque l'on sait que le réseau autour est déjà saturé, cela ne résoudra absolument rien.

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

Vous posez la question de la multimodalité. Peut-elle être une solution de substitution à l'autoroute ?

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

De nombreuses questions sont posées. Si l'on veut y répondre de manière détaillée, à 0 H 35, je ne suis pas sûr qu'il n'y ait pas matière à trouver une solution lors des autres réunions thématiques pour aborder un débat de fond, qui me paraît tout à fait essentiel.

Je veux bien y répondre en deux minutes, mais ce serait assez normal de générer un certain taux d'insatisfaction, si l'on parle de ces questions, de cette façon, à cette heure.

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

On reprendra ce thème dans la thématique trafic tracé, car c'est un sujet important que l'on voulait aborder un peu plus longuement, mais le temps nous a manqué.

**MME ANNE LANGEROCK, POISSY :**

La question vous a été posée maintes fois, on n'a jamais eu de réponse. Votre autoroute est-elle destinée à faire du transport international ou pour régler les problèmes locaux ?

Je suis prête à passer la nuit ici pour protéger ma vie future. Vous n'en avez peut-être rien faire, mais pas moi, comme beaucoup de personnes ici. Alors, la nuit entière, on est là et on y reste.

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

Effectivement, la question a été souvent posée et il y a eu des présentations assez régulières dans les réunions de proximité sur ces questions, mais cela mérite d'en parler.

**MME ANNE LANGEROCK, POISSY :** Vous moquez-vous de nous ?

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

Compte tenu de l'heure avancée, je veux bien que l'on continue tout le programme, si vous voulez.

**MME ANNE LANGEROCK, POISSY :**

Il faut d'abord étudier les transports en commun, cela résoudrait énormément de problèmes.

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

C'est l'une des questions clés.

**MME ANNE LANGEROCK, POISSY :**

Ce n'est pas une autoroute qui va régler les problèmes. On sait très bien pourquoi elle est faite : pour les terrasses de Poncey, pour PSA qui n'est jamais là. Par contre, devant Yvelines Première, tranquillement en terrasse sur son beau parking, il explique bien qu'il faut une autoroute, mais il est absent pour venir au débat, en public devant les gens de Poissy, il est absent. Tout votre beau monde est semblable.

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

A la réunion de Poissy, le maire s'est exprimé. Je voudrais que les intervenants à la tribune puissent participer à l'échange.

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

Concernant la concurrence ou la complémentarité des moyens de déplacements à partir de la question que vous avez posée sur le RER A, ma conviction est que le problème que nous avons sur Cergy-Pontoise de renforcement de l'offre du RER A, notamment aux heures creuses est parfaitement complémentaire de la nécessité d'avoir une infrastructure routière qui assure notre liaison avec d'autres pôles de vie et d'habitat.

D'ailleurs, on a discuté avec Pierre BEDIER d'une autre question : comment aller de Cergy-Pontoise à Mantes ?

Je ne crois pas qu'il soit raisonnable d'opposer les problèmes que l'on a à régler d'un côté avec les autres, à partir du moment où ils ne répondent pas aux mêmes besoins.

D'abord, cela ne dépend pas des mêmes caisses. Monsieur HUCHON à Cergy-Pontoise a effectivement confirmé que l'on devait renforcer l'offre RER A. Il faut arriver à faire passer des trains de voyageurs au moment où l'on passe des trains de fret ; c'est un sujet qui ne se heurte pas à des questions de financement, mais de disponibilité de trafic par rapport à la problématique de développement du territoire de Cergy-Pontoise au bénéfice de l'ensemble de ses habitants, et d'abord de ses habitants les plus en difficulté. Cette agglomération est extrêmement populaire, comme le savent tous ceux qui y habitent.

On a besoin d'un renforcement des transports en commun, en particulier sur l'articulation Paris / Cergy-Pontoise. Comme d'autres, on serait aussi intéressé à des infrastructures radiales en grande couronne, mais qui ont un problème économique que le citoyen doit comprendre.

Tous les élus de grande couronne le savent, et vous-même en êtes un exemple : on veut à la fois avoir les transports en commun, les infrastructures routières, les places de stationnement au pied de la gare RER et la première gare routière d'Île-de-France. C'est le débat que j'ai actuellement à Cergy avec le Plan Local d'Urbanisme.

Les problématiques de transports en commun ont une raison simple. Ce n'est pas le transport en commun, qui est le transport de personnes qui doivent se déplacer entre le domicile et le lieu de travail ou le lieu de commerce qui règle la question liée au déplacement et à l'activité économique.

Les fournisseurs des entreprises de Cergy-Pontoise ou les entreprises de Cergy-Pontoise qui exportent ne mettent pas le paquet dans le RER ou dans le train.

A Éragny, Renault crée beaucoup d'emplois. A Cergy-Pontoise, il utilise pour partie la voie d'eau, mais aussi pour partie le camion.

On va développer à Saint-Ouen-l'Aumône avec le port autonome une zone pour les conteneurs. Je suis de ceux qui ont toujours défendu le projet Seine Nord. Qu'on ne dise pas que la voie d'eau est un substitut au transport routier pour un certain nombre de nos activités économiques. C'est parfaitement complémentaire.

**M. PHILIPPE BARON, CONSEILLER MUNICIPAL OPPOSITION CARRIERES-SOUS-POISSY :**

Je crois qu'il y a une grande confusion entre les différents objectifs de l'Etat et les débats qui peuvent se dérouler depuis le début de cette enquête publique.

L'Etat a plusieurs objectifs, notamment d'aider au développement économique local, d'aider à régler un certain nombre de problèmes directement liés à la zone d'études, mais l'Etat a aussi d'autres problèmes, en particulier de circulation internationale avec le contournement de l'agglomération parisienne.

L'Etat cherche aujourd'hui à faire l'économie d'un ensemble de solutions qui seraient probablement beaucoup plus raisonnables, en proposant une solution qui, à ses yeux en tout cas, semble avoir toutes les qualités.

Le tracé proposé, et notamment le tracé rouge sur le papier, va permettre de désengorger l'A86. Ce sont des arguments que l'on retrouve à différents endroits du dossier de maîtrise d'œuvre qui nous a été remis. Finalement, de manière pas très directe, un certain nombre d'arguments vont dans ce sens.

Pour moi, il y a deux problèmes un problème de contournement de l'agglomération parisienne d'une part, et d'autre part le problème de l'alimentation de zones d'activités plus petites sur la zone d'étude, mais il faut véritablement que ces deux questions soient dissociées.

Lorsqu'on nous parle du développement de Cergy-Pontoise, on vient de commencer à le dire, on veut finalement permettre l'arrivée sur le site de Cergy-Pontoise de camions qui vont emmener des marchandises de Cergy-Pontoise en Belgique ou en Espagne. Ils vont ramener des pièces détachées pour un certain nombre d'usines automobiles de notre région.

Il faut s'attendre à des trafics de camions qui n'ont rien à voir avec les préoccupations des usagers. Ces questions n'ont rien à voir avec le fait de se rendre plus vite à son travail.

Ce sont des questions fondamentales et qui n'ont pas été développées ici par les acteurs économiques.

J'ai un regret et une incompréhension totale envers la Chambre de Commerce et de l'Industrie. Elle dispose d'un certain nombre de chiffres, et on nous livre un certain nombre d'analyses qui se rapportent à des études qui ne sont pas encore portées en contribution à l'enquête publique, alors que la Chambre de Commerce et de l'Industrie est au courant de l'ouverture de ce débat depuis bien longtemps. Elle aurait dû produire depuis longtemps ses chiffres et ses sources, afin qu'ils soient discutés par tous les acteurs du débat.

Elle attend la fin du débat public et elle n'est même pas capable aujourd'hui, alors qu'on parle du développement économique, de porter complètement ses observations au débat. Je trouve cela à la fois étonnant et scandaleux.

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

Tout à l'heure, la question suivante a été posée : va-t-on avancer concrètement ?

Je voudrais vous poser à tous une question, et que vous interveniez en quelques minutes chacun. Le Président BERGOUGNOUX a rappelé que dans les débats de proximité, on est arrivé avec des positions bloquées sur tout un parcours d'un tracé.

Or, on a bien vu à travers les interventions, qu'il y avait des contextes différenciés des différents territoires de la zone. Une approche plus segmentée, tenant compte des contextes économiques d'habitats et d'habitants, permet-elle de s'orienter vers une évolution, une ouverture et des convergences ? Qu'en pensez-vous ?

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

Effectivement, je devais intervenir sur cette partie consistant à savoir s'il y a des ouvertures possibles et si l'on peut faire quelque chose.

En ce qui concerne Andrésy, et à ce titre la représentation du Comité de communes des Deux rives de la Seine, auquel mon ami, Daniel SCHALK participe, Pierre CARDO et d'autres, beaucoup d'entre nous et en particulier Andrésy que je représente, ont participé à toutes ces réunions. Denis FAIST y est en permanence.

Effectivement, il y a eu beaucoup de monologues, on s'est beaucoup renvoyé la balle. Il n'empêche que dans toutes ces réunions, si l'on a bien écouté les gens, des choses très intéressantes ont été dites.

De nombreuses personnes d'Herblay se sont exprimées ce soir. Je me rappelle de la réunion d'Herblay qui a été absolument passionnante, car des choses extrêmement importantes ont été dites.

Moi le premier qui développais un certain nombre de convictions, que j'ai toujours sur le fond, mais il fallait entendre ce qui se disait à titre d'exemple à Herblay. C'était un peu la même chose dans tous les débats.

Les convictions que j'en tire aujourd'hui, en termes de délai : on a réussi à avancer sur différents termes.

En termes de délai de réalisation, au moins on a coupé la gorge à quelque chose qui ressortait dans quelques villes, surtout celles qui préconisaient le tracé rouge ; le délai de réalisation, quel que soit le tracé, et le maître d'ouvrage nous l'a bien dit et répété, est le même pour tous les tracés, sauf pour le noir qui pose des problèmes de réalisation technique. Ce n'est plus un argument pour dire que le tracé rouge est meilleur.

En matière de coût et de financement, les comparaisons ne sont plus valables. Les coûts présentés, et je remercie Monsieur le Préfet ROL-TANGUY de l'avoir dit ce soir, il est évident que le maître d'ouvrage est prêt à réétudier, à rechiffrer sur la base d'un certain nombre de propositions qui seront faites. C'est une vraie ouverture.

Cela signifie que les coûts devront être réanalysés et rechiffrés ; c'est un élément dont il faudra tenir compte.

On n'a pas beaucoup parlé ce soir des problèmes de péage. Ce n'est pas tant en termes de péage que je vais en parler, je ne crois pas que ce soit bon, car on est sur des autoroutes de contournement, de récupération d'un certain nombre de trafics locaux.

Le maître d'ouvrage a été précis, avec une démonstration d'un péage à 2 € et d'un péage à 7 €. On a très bien vu qu'à 7 €, c'est une autoroute qui perdrait 50 % de son efficacité quel que soit le tracé.

Ce péage n'est pas a priori retenu, et ce sont des démonstrations extrêmement importantes. Comment le financer ? La question reste ouverte, des solutions ont été avancées mais c'est tout.

Sur la santé des populations, dans de nombreuses réunions de proximité, des choses très importantes ont été dites, sur le plan de protection contre les risques de l'atmosphère, dont la DREIF en est tutelle.

Des démonstrations ont été faites ou des argumentations données extrêmement précises dans ce domaine. On ne va pas revenir là-dessus, mais rien qu'à ce titre, tout le monde est tout à fait d'accord pour dire que toute autoroute en zone urbanisée aujourd'hui est une autoroute qu'il ne faut pas faire, malgré les protections.

Concernant les aménagements du territoire, on aurait pu attendre quelque chose de plus technique du débat de ce soir, mais ce n'est pas toujours évident non plus. Si l'on veut avoir plus d'éléments techniques, et s'ils étaient prouvés, réputés très objectifs, peut-être qu'on les prendrait mieux en compte. De nombreux éléments ont été avancés. Je ne sais pas s'ils sont tous crédibles ou tous objectifs.

En tout cas, il est sûr que l'un des objectifs consistait à desservir et à relier les pôles régionaux et les zones d'activités. On en a besoin, et je ne vais pas revenir sur les propos tenus par le Président LEFEBVRE ou d'autres. On a absolument besoin de relier Cergy-Pontoise à Poissy, et de récupérer les trafics économiques.

J'ai un peu trop entendu, et même si je suis d'accord avec beaucoup de thèses ou de réactions de ce soir de la salle, ceci dit, quelque part, il faut quand même bien penser que l'emploi est un vrai problème en France, et particulièrement dans notre région.

Denis FAIST n'a pas pu, car il n'a pas eu le temps, présenter tous les tableaux sur le déficit d'emplois dans notre région, sur l'obligation d'aller travailler à Paris, d'avoir des transits beaucoup plus importants car il n'y a pas d'emplois.

Le Président LEFEBVRE en a parlé pour Cergy-Pontoise de manière très explicite tout à l'heure. On ne peut pas critiquer le fait de voir et de vouloir créer des emplois. Ce sont nos emplois et ceux de nos enfants. Quelque part, je n'admets pas que l'on critique l'automobile.

Quand on a un pôle automobile extrêmement important, on n'a qu'un devoir : faire en sorte qu'il vive et qu'il puisse se développer. On en a trop besoin dans notre région. Il faut sortir de ces débats aujourd'hui.

Aujourd'hui, l'ouverture consiste à sortir du débat : « créer, développer ou simplement maintenir des emplois n'a aucun intérêt ». C'est quelque chose d'extrêmement important.

L'insertion dans l'environnement a un coût. Je retiens des débats qu'il faut protéger bien sûr les populations au maximum, et pour cela des propositions sont faites. Je n'entre pas dans le détail de ce que je voulais vous dire.

En conclusion, et pour rester dans la thématique actuelle, il est absolument nécessaire de réaliser ce prolongement de Francilienne. Il ne s'agit pas d'une infrastructure nouvelle, contrairement à ce que l'on dit, mais quelque chose qui était prévu il y a 40 ans.

Aujourd'hui, c'est encore plus indispensable. Pour être efficace, il doit se trouver dans le réseau Sud-Est. On l'a dit et répété, encore ce soir, c'est le quatre plus un du Préfet ROL-TANGUY.

Il doit passer chez nous si l'on veut être efficace, et bien sûr pas dans les zones urbanisées. Il doit permettre une liaison Nord/Sud permettant de délester les routes proches et la RN184. On en a souvent parlé, c'est un point extrêmement important. On a trop parlé des traversées d'Éragny et de Conflans. Il est évident qu'il doit délester la RN184 qui doit redevenir une route à caractère plus local.

Cela signifie que la liaison Est/Ouest permet de délester la RN184 et en même temps de désenclaver, et Pierre CARDO en a fait la démonstration en parlant des développements de routes départementales, et du Pont d'Achères.

Ce développement départemental a été voté dans son principe, dont les aménagements sont à l'étude.

Je suis désolé, le Pont d'Achères est un pont départemental et il doit le rester. Il fait partie d'un développement de routes départementales. N'utilisez pas ce pont pour faire une autoroute, d'autant plus qu'elle revient sur Carrières. Je ne reviens pas sur la coupure de Carrières qui n'a aucun intérêt.

Le tracé doit être réalisé dans le respect des populations et de l'environnement. Une fois que l'on a dit tout cela, et remarquez ce soir, malgré mes convictions, je ne me permets même pas de parler d'un peut-être bleu, ou quelque part quelque chose de bleu.

Je ne veux pas parler de l'arc-en-ciel. Ce soir, je voudrais simplement profiter de tout ce qui a été dit dans toutes ces réunions, de tout ce que l'on a entendu d'extrêmement important et objectif, des ouvertures faites, notamment par le Maire de Saint-Ouen-l'Aumône et un certain nombre d'orateurs ce soir.

Le Val d'Oise parle du Val d'Oise, et que les Yvelines parlent des Yvelines.

Des ouvertures ont été faites par le Val d'Oise, par le Maire de Saint-Ouen-l'Aumône, par le Président LEFEBVRE tout à l'heure.

J'ai entendu le maître d'ouvrage ouvrir la porte largement à des études complémentaires avec différents bouts de tracés.

Même le Président BERGOUGNOUX l'a évoqué (et je ne veux pas l'engager plus) dans plusieurs réunions et notamment dans un certain nombre de réponses à la presse. C'est très important de dire aujourd'hui, sans juger du résultat que l'on pourra trouver, qu'il faut se mettre autour d'une table sérieusement, se rassembler pour que les élus notamment, avec tout ce qu'ils ont entendu et la prise en compte des propos des citoyens, pour commencer à proposer des solutions à la Commission Particulière du Débat Public.

On peut le faire de manière relativement informelle, et certains d'entre nous l'ont déjà entamé, afin que l'on aille vers des propositions les plus raisonnables possibles.

Cela aurait le mérite de faire ressortir des points d'accord, de bien prendre en compte les exigences des uns et des autres.

Cette proposition que certains ont fait, et que je fais également personnellement, au titre du Maire d'Andrésy et de la Communauté de Communes des Deux Rives de la Seine, mon espoir est que cette proposition reçoive un large écho, et que l'on puisse progresser très vite maintenant sur de véritables propositions par des petits bouts de tracés raccordés les uns aux autres.

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

Monsieur OUTREMAN à Achères est concerné par des contraintes sur son territoire, et par la perspective de la plate-forme Achères/Poissy. Quelle est votre vision sur cette ouverture ?

**M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :**

On m'avait sollicité pour répondre à 22 h 25 à la question suivante : la multimodalité atout du développement économique et de l'aménagement du territoire en feront-elles une perspective de substitution et de complémentarité à un projet autoroute ?

Respectant, Monsieur BERGOUGNOUX, le débat tel qu'il doit l'être, je m'étais préparé à cette question, et j'espérais pouvoir y répondre devant une assistance plus importante.

Je n'avais pas prévu non plus de revenir sur les différents tracés, mais quand même. Je me suis demandé pourquoi on me posait cette question de m'exprimer sur la multimodalité. Si c'est pour dire qu'Achères accepterait volontiers, parce que sur son territoire il y a un projet d'implantation du Port Autonome de Paris, donc une plate-forme multimodale, et qu'elle serait prête à accepter le tracé vert, et notamment le C3 : c'est raté.

De toute façon, même si cela passe en souterrain à côté, il faudrait une voie de délestage. Donc, l'autoroute pourrait être un peu plus loin, et il faudrait aussi une voie de délestage pour accéder au port autonome.

J'entends aussi mon Cher Collègue CARDO qui pose la question aux opérateurs économiques : pourquoi la faut-il pour du développement économique ? Pourquoi ne pas la faire passer du côté gauche puisque c'est là qu'il y aura de l'activité économique avec Peugeot et le futur port autonome ?

Peugeot n'a plus de possibilité d'extension avec le PPRI. Le port autonome de Paris prévoit 300 ou 400 camions supplémentaires par jour.

On pourra revenir là-dessus. Par contre, je veux quand même répondre à la question sur la multimodalité, et j'ai repris les documents soumis au débat : 70 % des déplacements se font à l'intérieur de la zone d'étude.

Si l'on veut régler les problèmes de circulation à l'intérieur de la zone d'études, construire une autoroute est peut-être un peu ambitieux.

Il faut peut-être réfléchir à la meilleure façon que ces déplacements puissent se faire. Probablement, qu'il y a une complémentarité, voire une substitution d'autres moyens de transports. On parlait tout à l'heure des transports en commun.

Si c'est prendre en compte les déplacements au-delà de la zone d'étude, ce n'est plus du tout le même projet, mais une autoroute qui a vocation à régler des problèmes qui débordent l'Île-de-France, voire européens du Nord vers le Sud, vers l'Ouest, etc. Et ainsi, elle peut peut-être aller plus loin que dans notre zone d'étude.

C'est l'une première réponse que j'aurais tendance à faire.

Dans tous les cas, que ce soit pour régler les problèmes de déplacements à l'intérieur de la zone d'étude ou prendre en compte des déplacements qui débordent l'Île-de-France, la multimodalité s'impose. Cela a été dit, et je répète des choses.

Le fluvial et la voie ferrée, c'est pourquoi Achères voit volontiers arriver sur son territoire cette plate-forme multimodale. De plus, on est au confluent de la Seine et de l'Oise.

Aujourd'hui, si l'on veut dénoncer le tout routier, il faut aussi accepter des alternatives. Dans ce sens, cela peut être une alternative.

Le fluvial a quand même de l'avenir pour le fret, pour le transport. Actuellement, 2 % du fret se font par voie fluviale, et il y a mieux à faire que cela. Je ne dis pas que tout doit passer par le fleuve, mais quand même un peu plus que 2 %.

Les voitures de Peugeot, le sable des carrières peuvent être sans doute transportés sur la Seine. Il est vrai que c'est un sujet tabou. Nous le voyons en discutant avec des opérateurs économiques, qui veulent venir sur notre territoire, si on leur parle de transport fluvial, ils n'entendent rien. Ce n'est pas d'actualité, ni à la mode, ni dans la culture ; et c'est bien dommage, car on pourrait aussi trouver des solutions.

Idem pour le ferroviaire, on avait cette opportunité sur Achères d'avoir une gare d'importance (Achères Grand Cormier). On perçoit des incohérences dans les projets de solution à apporter au problème de transport ou de circulation, que ce soit pour le développement économique ou des personnes.

Par exemple, on vient de supprimer le triage à la gare d'Achères ; ce qui supprime une partie du transport fret avec la suppression de 250 emplois, au moment où va arriver dans 10 ou 15 ans la plateforme multimodale. De telles contradictions font qu'il y a probablement nécessité, et cette Commission Particulière du Débat Public sur l'autoroute peut en être une, de dépasser le problème du bouclage de la Francilienne et de poser plus généralement le problème des transports.

La voie ferrée, c'est aussi la grande ceinture pour les voyageurs mais aussi pour le fret. A Achères, on ne peut pas occulter le fait que le fret puisse utiliser y compris la voie ferrée Île-de-France, celle qui passe dans nos régions.

Il y a aussi moyen de régler les problèmes de nuisance pour le transport du fret. En tout cas, cela permettrait de dégager la route de certains camions.

Pour terminer, et pourtant j'avais beaucoup plus de choses à dire, de toute de façon il est très tard et l'auditoire se raréfie. J'entendais parler de la ligne A du RER. On nous avait annoncé en 1996 des RER à doubles niveaux. Il en existe aujourd'hui, mais il y a encore des simples niveaux. Des progrès sont encore à faire.

Il faudrait peut-être la doubler. C'est une ligne qui a aussi de nombreux problèmes. Pour l'avoir pris encore tout à l'heure, on nous a fait descendre à la Défense pour en reprendre un autre.

C'est un peu rageant d'en voir 2 pour Saint-Germain et pour 1 pour Cergy, et les trains bleus de Saint-Lazare qui s'arrêtent à Maisons-Laffitte. Il faut descendre, changer de quai, prendre le RER pour ensuite relier Cergy-Pontoise. On m'a dit que c'était aussi pour des problèmes d'économie.

Je comprends qu'un certain nombre de personnes probablement subissent au quotidien ces nuisances, qui sont très fréquentes, et s'étonnent que l'on ne prenne pas suffisamment en compte ces problèmes.

En tout cas, oui à la multimodalité et je ne sais pas en substitut mais sûrement en complémentarité. Il faut quand même un réseau routier. Même pour la plateforme multimodale, il y aura quand même quelques camions et il faut des routes.

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

Merci, Pierre CARDO, vous avez peu de temps et vous pouvez peut-être nous dire en conclusion quelle ouverture vous proposez pour continuer le débat.

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

Au-delà du fait qu'il soit tard et que l'on ne puisse pas discuter encore longtemps, il y a d'autres réunions.

Pour la première fois, un débat a permis de faire apparaître clairement que ce n'est pas toujours le même tracé qui est sorti à chaque fois. En 16 ans, c'est la première fois. Je pense qu'il y a effectivement possibilité peut-être de trouver une solution -cela ne fera pas plaisir à tout le monde- mais en tout cas qui sera plus acceptable que ce que depuis 16 ans on avait essayé de nous faire avaler, en nous expliquant à chaque fois que tout était trop cher et que les choses étaient impossibles.

Je dois remercier Monsieur BERGOUGNOUX de nous avoir démontré, même s'il y a eu des erreurs que j'ai soulignées –et je ne suis pas le seul- que ce débat soit réellement ouvert et nous ouvre des perspectives, en tout cas moins pessimistes que celles que nous pouvions avoir notamment avec les associations et les élus il y a une vingtaine d'années.

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

Je pense avoir tout dit tout à l'heure. J'ai bien noté que l'on venait de saluer notre esprit d'ouverture dans le Val d'Oise. Je rappelle que le Val d'Oise, du point de vue de l'ensemble des responsables publics et économiques, le débat est relativement cerné sur le scénario à travailler. Francis ROL-TANGUY peut rapidement mettre à l'étude quelques mesures complémentaires de protection sur le tracé N1 dans le Val d'Oise.

Les manières de traiter à la fois ce qui semble le plus cohérent pour le Val d'Oise avec ce qui pourrait être une solution sur les Yvelines, autre que le scénario initial, suppose que l'on sache à partir de ce scénario N1 franchir la Seine à Conflans. Ce n'est pas simple, et il faudrait en discuter.

Dans ce débat, l'alternative est ce fameux tracé N2, qui d'ailleurs suscite autant d'oppositions de nos amis de Herblay que le premier. A un moment donné, il faut choisir. Ou bien on ne fait rien, et c'est le scénario noir. De ce point de vue, si l'on veut faire des combinatoires, comme je n'ai pas compris que c'était : commencer sur le bleu et remonter sur le rouge, mais l'inverse ; donc, il faut peut-être y regarder à deux fois.

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

Quelle est votre perception, Madame le Ministre ?

**MME CORINNE LEPAGE, CONSEIL DU CO.P.R.A.**

Je ne suis que le mandataire des associations, donc je ne sais pas bien ce que le CO.P.R.A. voudrait dire à ce stade. Les associations sont ouvertes au débat. Elles n'ont pas d'a priori, mais un point numéro un a été rappelé à de nombreuses reprises, à savoir la question de l'opportunité même du projet.

Tant qu'il n'y aura pas de réponses précises aux questions posées ce soir, il sera difficile d'entrer dans une phase numéro deux. Celle-ci est possible, mais il faut d'abord avoir répondu « oui » à la question numéro un.

Or, et peut-être que mon cerveau est un peu embué à cette heure tardive, mais je ne suis pas tout à fait convaincue que l'on ait eu des réponses très précises aux questions posées. J'ai même eu le sentiment d'entendre des justifications relativement différentes à la nécessité même du projet, entre ce que disait Monsieur BERGOUGNOUX sur le besoin de création d'emploi, le besoin de création de logements, donc il y a une génération de mobilité et il faut faire le projet ; et ce que disait le monde économique : « on va créer des entreprises grâce à la réalisation du projet » : ce n'est pas tout à fait la même chose. Les justifications à apporter ne sont pas les mêmes.

Par conséquent, il y a dans ce dossier, tel que nous l'avons sous les yeux aujourd'hui, énormément de points d'interrogation.

Ceci étant, peut-être que le CO.P.R.A. me désavouera et dira quelque chose de différent de ce que je viens de dire.

*(Applaudissements).*

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

Je voudrais m'excuser auprès de Monsieur Daniel ALLO et de Monsieur Didier DEPIERRE, car à cette heure, devant cet auditoire qui est devenu très faible, ce ne serait pas une bonne chose de faire cette présentation.

On va s'arranger pour que, si vous êtes disponibles, elle puisse se faire à l'occasion de la réunion thématique sur les tracés, les coûts où la question de la multimodalité sera évoquée un peu longuement qu'aujourd'hui.

**M. ALAIN OUTREMAN, MAIRE D'ACHERES :**

Ceux qui ont parlé en dernier pourront parler en premier.

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

Tout à fait. Je vous remercie de votre patience. Je demande à Monsieur SCHALK, Maire de Carrières-sous-Poissy de conclure.

**M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :**

Excusez-moi, j'avais une petite question depuis une demi-heure.

J'ai récupéré en entrant la carte avec les zones d'activités sur la zone d'étude. Je voudrais parler quelques instants d'économie, car c'était l'objectif de la thématique.

Cette carte montre les zones d'activités existantes et les zones de développement futures. Cela fait deux fois que j'entends parler d'OIN (Opération d'Intérêt National), dont on ne parle nulle part dans le dossier ou les annexes. Elle semble toucher plus ou moins notre zone et engager des montants gigantesques.

J'ai essayé de poser des questions autour de moi, car je n'avais rien d'écrit. On parle de 10 ou 20 milliards d'euros à un horizon proche de celui de l'autoroute.

Des élus ou le maître d'ouvrage peuvent-ils confirmer la zone concernée par cette OIN ? Quelle est son échéance ? Quels sont les montants en jeu ?

Cette OIN a-t-elle été intégrée dans le dossier du maître d'ouvrage pour faire l'ensemble des simulations en termes d'économie, d'habitat, de trafic ?

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

Nous avons déjà répondu à cette question. Au moment où nous avons rédigé le dossier, l'OIN n'était pas créée. Donc, elle n'était pas prise en compte en tant que tel dans la figuration des cartes.

Par contre, cette question a été posée à Chanteloup, en nous demandant quelles étaient les hypothèses d'accroissement de population et d'emplois que nous avons prises sur le secteur de l'OIN, de Mantes jusqu'à Poissy, en remontant Achères Conflans.

Les chiffres que nous avons donnés à l'époque concernaient 25 000 habitants et 10 000 emplois. C'était effectivement compatible avec les premières phases de l'OIN qui pourrait se mettre en route.

Ceci étant, aujourd'hui les implantations précises de développement de l'OIN, à ma connaissance, et je parle sous le contrôle de Francis ROL-TANGUY, ne sont pas encore décidées précisément.

**M. SEBASTIEN LANZA**, POISSY :

Peut-on confirmer le montant entre 10 et 20 milliards d'euros ?

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

Je n'ai pas...

**M. SEBASTIEN LANZA**, POISSY :

Vu l'importance de cette OIN, peut-on raisonnablement avoir un débat public sur le thème de l'économie ce soir, alors que les données de cette OIN ne sont pas précisément intégrées dans le dossier ?

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

En termes de développement et d'impact sur les déplacements, à partir du moment où l'on a pris en compte le développement de l'emploi et celui des habitants, on a pris en compte les deux paramètres principaux utiles au débat.

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

Monsieur SCHALK, vous concluez la réunion et nous nous séparerons.

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

C'est la tradition républicaine, quand le Maire a parlé, plus personne ne parle.

Je tiens à vous remercier tous.

Essayez de participer aux réunions thématiques, car on est mieux assis ici que dans la salle, et je viens de le constater.

Je vous souhaite une bonne fin de nuit, pour ce qu'il en reste.

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

Bonsoir et Merci.

*La séance est levée à 1 H 20.*