



●●● à l'A14 supprimerait toutes les protections obtenues il y a douze ans au bénéfice des riverains de Poissy et les bassins de rétention existants. Enfin, il est probable que l'automobiliste arrivé à l'échangeur avec l'A14 privilégierait l'itinéraire lui permettant de rejoindre, par cette même A14, le second périphérique de Paris, c'est-à-dire l'A86, pour atteindre Rocquencourt ou, à partir de l'échangeur avec la RD308, continuerait à traverser Saint-Germain et les villes plus au sud pour rejoindre l'A12. Donc, non au tracé bleu, pas de N2, pas de S2.

> **Le tracé vert**, s'il ne touche pas directement à la forêt, n'est pas, pour nous, satisfaisant. Il additionne les défauts d'autres tracés :

- Les inconvénients insupportables de sa section C2 ont été relevés dans ces pages.
- Sa section C3 endommage l'extension normale d'Achères et emprunte des voies qui doivent rester consacrées aux déplacements locaux.

> **Le tracé violet**, tracé « excentrique ou centrifuge », ne répond pas aux objectifs fixés et donc ne dissuadera pas de prendre la RN184. ■

> Conclusion

En l'état des modalités techniques de réalisation des autres tracés, nous prônons quant à nous le tracé rouge avec sa variante ouest (C1 bis, S1 bis) en cours d'étude.

• C'est le moins agressif pour l'environnement naturel.

• C'est celui qui a bénéficié des réflexions et des concertations et de l'expérience de l'A14 depuis quinze ans :

- tranchée couverte en zone urbanisée.
- mise en place de merlons en zones semi-urbanisées avec un différentiel de 6 à 8 mètres entre la chaussée de l'autoroute et le sommet des merlons.

• C'est le tracé qui avait déjà été sélectionné dans le cadre des consultations antérieures. Il y a 10 ans, on en était à la veille de l'enquête publique !

• C'est le plus efficace économiquement puisqu'il passe à la porte des principales implantations industrielles et commerciales.

• C'est le mieux conçu dans le cadre du schéma routier régional : bonne distance de Paris et bonne articulation avec le réseau local !

• Hormis le tracé noir assassin, c'est le moins coûteux et donc celui qui peut supporter des surcoûts correspondant aux améliorations à apporter, pour le bien nécessaire des riverains.

Les deux seules forêts à moins de vingt kilomètres de Paris ne doivent plus :

- être amputées d'un mètre carré,
- attirer des circulations induites par des échangeurs.

Elles doivent être classées.

**PROTÉGER LA FORÊT,
C'EST PROTÉGER L'HOMME.**



> Les Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly



L'association des Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly s'est donné comme but principal de veiller à la préservation et à l'amélioration des deux forêts et à la défense de leur environnement. Dès 1979, elle a été agréée au plan intercommunal. Elle compte plusieurs centaines d'adhérents, notamment de Saint-Germain, du Pecq, et de Marly qui ont été à la pointe de la lutte pour empêcher que l'A 14 ne massacre la forêt de Saint-Germain.

> PROTÉGER LA FORÊT, C'EST PROTÉGER L'HOMME

La forêt : un bien inestimable à transmettre aux générations futures

L'association ne cesse de rester attentive aux projets liés à l'urbanisation ou à la création d'infrastructures pouvant avoir des conséquences pour la forêt. Elle entretient les contacts nécessaires avec les administrations (par exemple, avec la direction départementale de l'Équipement), les responsables politiques locaux, et bien sûr l'Office national des forêts (ONF). Ceci pour pouvoir informer correctement ses adhérents, donner leur opinion et entreprendre les actions qu'ils jugent nécessaires.

Récemment, courant 2005, elle est intervenue dans la réflexion et l'enquête relatives au Plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Germain et, fin 2005-début 2006, lors de l'enquête publique concernant l'aménagement de la RN 13, l'échangeur sur l'A 14, et lors de la concertation sur l'aménagement de la RN 184.

Auparavant, en avril 2003, seule à l'époque, l'association avait officiellement demandé l'ouverture de la procédure devant aboutir, pour les deux forêts, au statut de forêt de protection. Depuis janvier 2006, cette initiative est appuyée par le maire de Saint-Germain-en-Laye pour la forêt qui s'étend sur sa commune.

L'association siège au conseil d'administration de la Fédération nationale des sociétés d'amis des forêts, et est adhérente d'Ile-de-France Environnement.

Dès 2000, elle s'est émue de l'augmentation de la circulation sur la RN 184 et des projets d'aménagement envisagés en 2 x 2 voies, qui devaient en faire insidieusement un substitut de l'A104. En 2001, elle a participé à la création du comité PROFILE.

> CONTACT

Les Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly
Maison des associations saint-germanoises
3, rue de la République 78100 Saint-Germain-en-Laye
Tél. : 01 39 73 73 73 • <http://amisforet.mas.asso.fr/>

Protéger la forêt, c'est protéger l'homme

> Les Franciliens tiennent à leurs forêts

Ce n'est pas parce que les forêts portent le nom de communes que les habitants de celles-ci en ont l'usage exclusif. Loin de là, et tant mieux. Qu'en pensent les Conflanais qui ont leur centre de yachting à l'Etang du Corra, les Achérois qui regrettent de ne pas disposer d'un moyen simple de franchissement de la RN 184 pour atteindre plus directement la forêt, les nombreux Pisciacaïsi se promenant près du golf de St-Germain et les Camboriciens qui réclament la passerelle promise pour rejoindre la forêt de St-Germain par-dessus l'A14 ? **C'est aussi la forêt du Parisien prenant le RER.**

Selon une étude réalisée en 2000 par le CREDOC, dans le cadre de l'évaluation du contrat de plan Etat-Région :

> « La région Ile-de-France est perçue comme la région la moins boisée de France.

> On garde d'abord l'image d'un espace forestier résiduel, continuellement entamé par l'urbanisation.

> La forêt est, par excellence, le « poumon » ou le « baromètre » de la santé. » écrit Bruno Maresca, en juillet 2000.

Il faut avoir cela en tête quand on prétend opposer hommes et arbres, social et forêt.

La forêt, on aime lui rendre visite

Le même CREDOC met en évidence deux tendances fortes, paraissant paradoxales :

> « l'accroissement du nombre de visites que les Franciliens effectuent dans l'année, dans une époque de grande diversification des activités de loisirs ;

> « l'importance largement dominante des sorties de proximité alors que la motorisation et la mobilité des individus ne cessent de progresser ».

Ainsi, 83% des Franciliens disent aimer « bien » ou « énormément » aller en forêt, 47% estiment aller « assez souvent » ou « très souvent » en forêt. Et, après les forêts de Fontainebleau et de Rambouillet, c'est en forêt de Saint-Germain qu'ils préfèrent aller. Au total, le CREDOC estime le volume annuel de visites entre 1 800 000 et 3 200 000 pour la seule forêt de Saint-Germain, soit largement plus que la population du bassin concerné par le projet de prolongement de la Francilienne.

Et le rapport de conclure qu'il y a deux politiques à mener de front :

> « celle qui consiste à étendre le nombre de parcs forestiers dans les secteurs déficitaires ;

> « celle qui conduit les institutions comme l'ONF et la Région à poursuivre l'extension des parties publiques des grands domaines forestiers dans le but d'accroître leur valeur, sur le plan écologique et patrimonial ».

Dans le cas présent, nous voulons que l'existant ne soit pas détruit.

Depuis 30 ans, des tentatives ont eu lieu pour répondre à une demande sociale et notamment la création de l'Agence des espaces verts (AEV). On est ainsi passé de 60 000 hectares en 1966 à 89 000 hectares en 2000, acquis par les départements où l'AEV intervient. Celle-ci avait acquis 11 000 ha fin 2004.

Il ne s'agit pas toujours de lots importants. Or, nous savons que 20 fois 50 hectares d'espaces verts ne font pas une forêt de 1 000 hectares. Et ceci a forcément un coût : 22 millions d'euros d'investissements pour 2005.

Alors, si nous commençons par garder ce que nous avons ? la première vraie forêt à 20 km de Paris...

> L'A 104 doit respecter l'intégrité du massif forestier de Saint-Germain, mais aussi de Marly

Le tronçon de l'A104 de Méry-sur-Oise jusqu'à l'échangeur avec l'A13 ne saurait constituer, comme certains le disent, le bouclage de la Francilienne. Il est incohérent d'envisager d'emprunter une pénétrante, l'A13, qui de plus écharpe la forêt de Marly, même si certains pensent qu'il aurait d'abord fallu élargir l'A13 avant d'envisager le prolongement de la Francilienne.

L'emprise de l'A13 actuelle permet tout juste de réaliser la protection phonique nécessaire à la jouissance des promeneurs d'une forêt domaniale et ceci en y réalisant des merlons paysagés et

en prenant des mesures pour éviter la chute des arbres, sous peine d'engager gravement la responsabilité de l'administration et/ou de l'ONF.

La Francilienne doit croiser l'A13 et continuer sur Saint-Quentin-en-Yvelines. C'est de plus sa vocation.

L'échangeur dit d'Orgeval est une nasse. Il est indispensable de passer en tunnel sous Béthemont pour atteindre le CD 30.

La conclusion du débat doit faire apparaître une alternative à l'idée primaire d'élargissement de l'A13, laquelle impliquerait par ailleurs un chevauchement

pénétrante-rocade dont on connaît l'échec patent dans l'est parisien.

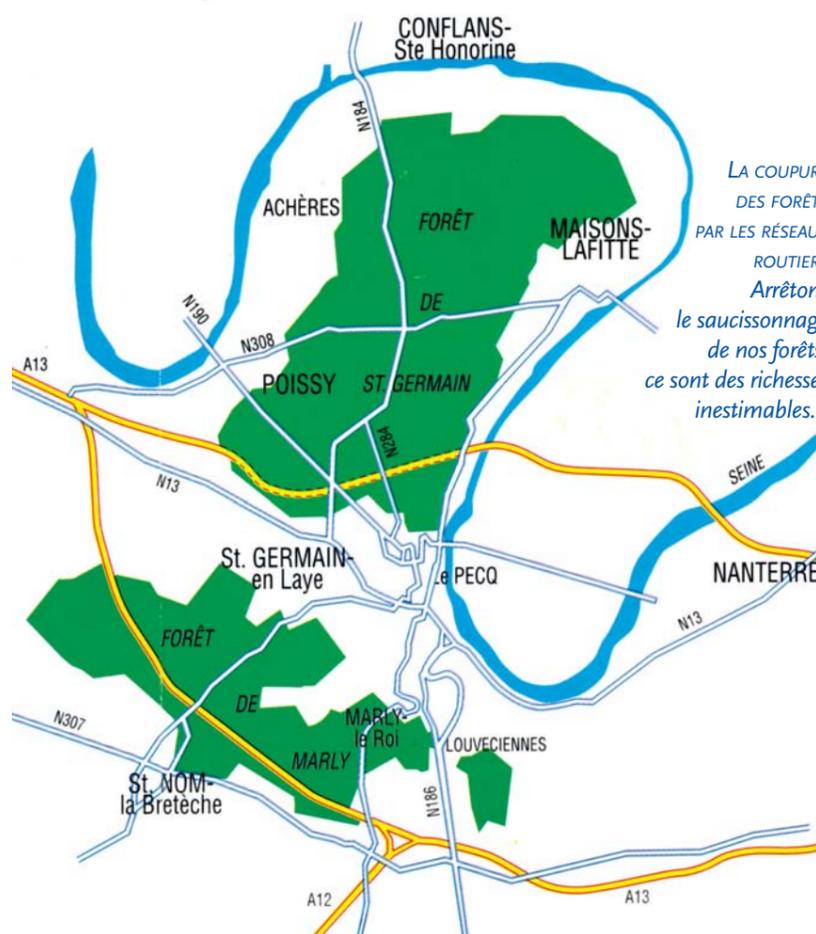
> Le tracé noir, empruntant la RN184 sur la plus grande partie de son parcours, n'est pas acceptable. C'est le tracé de la honte, une provocation après le combat pour l'enfouissement de l'A14 :

- Dans Cergy-Pontoise le tracé N3 amplifierait les nuisances phoniques, comme à Conflans dont la scission serait accrue.

- En forêt de Saint-Germain, ce serait à l'évidence l'accentuation de la cou-



LA FORÊT DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE
Un havre de paix, à la disposition de tous.



LA COUPURE DES FORÊTS PAR LES RÉSEAUX ROUTIERS
Arrêtons le saucissonnage de nos forêts, ce sont des richesses inestimables...

pure de la forêt en deux, et ceci sans dispositif de protection, notamment phoniques et ce serait pire encore, avec les échangeurs nécessaires vers Achères, Maisons-Laffitte, Poissy, Saint-Germain-en-Laye..., sans parler des voies de liaison elles-mêmes. Il ne resterait plus, ultérieurement, qu'à les élargir pour que chacun puisse profiter de l'autoroute ! Ce serait le quadrillage, puis le mitage. C'est ce qui arrive quand on utilise une voie à vocation principale de desserte locale pour en faire une autoroute !

Dans 30 ans, on passerait la 2 x 2 voies à 2 x 3 voies, comme on le projette pour l'A13. La forêt deviendrait le bois de Saint-Germain. Ce serait, après le meurtre des années 30 commis vis à vis de la forêt de Marly, perpétrer un assassinat à l'encontre de ce massif puisqu'il y aurait cette fois connaissance de l'acte et préméditation.

> Le tracé bleu, c'est le tracé centripète. Au nord de la Seine, son éloignement de l'agglomération à desservir, Cergy-Pontoise, le rendrait inefficace, conduisant au maintien de la circulation sur la RN184. Son point d'aboutisse-

ment à l'étang du Corra impliquerait l'utilisation d'un des trois autres tracés, C2, S2 ou S3.

Pour la traversée en forêt, elle se ferait en tunnel (?). Les documents du GEIT Environnement marquent à ce sujet comme une hésitation : « Soit en tunnel, y lit-on et le texte s'arrête là, comme si l'on avait effacé après, soit en tranchée couverte ». A la différence de ce qui a été fait pour le tracé rouge, les études techniques sont insuffisantes, voire inexistantes pour pouvoir confirmer qu'une tranchée couverte ne serait pas la seule solution possible.

Dans le cas du tunnel, on notera d'abord la longueur, 6,5 km cette fois, contre 2,5 km dans le cas de l'A14. Mais, regardons de plus près :

- Sur le terrain d'abord : allez voir l'état des arbres au-dessus des portions en tunnel dans le cas de l'A14, le dépérissement progressif des chênes.

- Le tracé serait en quasi-lisière. La lande s'y installera.

On va vers la perte de 2 400 000 m² de vraie forêt, 240 hectares !

Nous sommes très dubitatifs quant à la réalisation technique d'un tunnel aux croisements avec les voies ferrées.

Et puis, il y aurait un échangeur avec la RD308, à propos duquel on a peu d'éléments. Il faudrait de la surface, parce que cette fois, les véhicules passeraient du sous-sol à l'air libre (une quarantaine de mètres de dénivelé). Comme on drainerait la circulation de la RD308, on penserait à élargir cette dernière.

Nous avons obtenu la suppression de l'échangeur A14-RD190, ce n'est pas pour laisser faire un échangeur A104-RD308.

Quand aux modalités d'implantation de l'échangeur de Poissy, elles ne tiennent pas compte du dénivelé à rattraper entre le passage sous la voie ferrée près du golf de Saint-Germain et l'altitude actuelle de l'A14. Il conviendrait de réaliser une portion de chaussée ayant une pente de l'ordre de 8%, soit hors normes.

En outre, il y a fort à craindre que le passage de l'A104 en parallèle ●●●