

Bertrand THEYS  
4, rue Antoine de Condorcet  
78260 ACHERES

Achères, le 5 juillet 2004

CPDP  
Parc St-Christophe  
Pôle Galilée 310  
Avenue de l'Entreprise  
95865 CERGY-PONTOISE CEDEX

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les membres de la Commission,

Le débat public relatif au prolongement de la Francilienne au Nord-Ouest de Paris que vous avez animé touche à sa fin.

Tant les réunions publiques que les documents qui vous ont été adressés et que vous avez diffusés ont parfaitement mis en évidence la vacuité du dossier présenté par le maître d'ouvrage et les erreurs, contre-vérités et autres négligences qu'il contient. Cette affirmation s'est trouvée renforcée par l'attitude des représentants du maître d'ouvrage qui, au cours des diverses réunions, n'ont jamais été en mesure d'opposer des arguments fondés aux critiques émises par le public.

Pourquoi, alors qu'on est censé veiller à l'équilibre des aménagements en Île-de-France, proposer la réalisation d'un ouvrage routier qui se termine dans le cul-de-sac de l'A13 à Orgeval? Comment peut-on faire fi des problèmes d'approvisionnement en eau des communes? Pourquoi escamoter la problématique et les conséquences d'un péage sur la fréquentation (et donc l'utilité) de l'infrastructure soumise au débat...A titre d'illustration, ce sont là quelques questions que se posent légitimement les citoyens qui ont suivi ce débat et auxquelles aucune réponse rigoureuse et convaincante n'a été apportée

Bref, ce dossier n'est qu'un simple faire-valoir uniquement destiné à justifier l'injustifiable.

Pour être sincère et donc fructueux, le débat public, quel qu'en soit le sujet, doit, bien sûr, être construit sur une base de crédibilité et de confiance. Dans le cas présent, la mauvaise qualité et les lacunes flagrantes du dossier présenté n'ont pas permis qu'il en soit ainsi. C'est d'autant plus regrettable que cette attitude jette la suspicion sur le principe même de la procédure du débat public qui présente pourtant théoriquement un certain nombre d'avantages pour toutes les parties. Mais là, la ficelle est trop grosse...

Au-delà des aspects de nuisances immédiates, le débat a clairement mis en lumière, comme on pouvait s'y attendre, deux problèmes fondamentaux :

*Les réactions suscitées par les projets d'infrastructures routières :*

Ce problème est très général. Il concerne les interrogations (c'est un euphémisme) et les réactions de rejet dorénavant suscitées, systématiquement ou presque, parmi les citoyens, et pas seulement les futurs riverains, par les projets d'infrastructures routières. L'utilité de celles-ci est fortement contestée car chacun peut faire un constat simple et qui se vérifie à tous coups : une nouvelle route ou autoroute ne peut améliorer la fluidité du trafic que pendant un laps de temps très court (de quelques mois à deux années au mieux). En effet, tout nouvel axe appelle un trafic supplémentaire (phénomène d'« aspirateur à véhicules ») qui provoque alors sa propre saturation et celle des artères situées en aval. Ce mécanisme est inéluctable et il se traduit au final par une augmentation globale du trafic routier que tous les « décideurs » prétendent pourtant vouloir limiter... La contradiction est flagrante. On arrive alors à un cercle vicieux, toute nouvelle infrastructure en appelant d'autres puisque le système se sature par lui-même rapidement. C'est ainsi que dans l'Est parisien, après le boulevard périphérique, l'A86, et l'A104, une quatrième ceinture est à l'ordre du jour pour tenter de circonscrire les problèmes de saturation de l'A104... De qui se moque-t-on ? A quand la cinquième ?

Les citoyens, qui pensent à leur avenir et à celui des générations futures, ont bien perçu que cette politique de construction de nouvelles infrastructures était sans issue... Ils sont de plus en plus nombreux à contester et à s'opposer à la réalisation de projets plus incongrus les uns que les autres, comme par exemple le prolongement de l'A 12 ou la déviation de la Vallée de la Mauldre dans notre département ou, plus loin, le contournement de Bordeaux. Trop, c'est trop ! Nos voisins britanniques l'ont bien compris et ils ont, dans leur grande sagesse, décidé de ne plus construire de grandes voies nouvelles, l'afflux de trafic dont elles sont responsables provoquant leur propre saturation quasi-immédiate... Sachons apprécier cet exemple et considérer qu'il faut mettre un terme à la fuite en avant !

*Le trafic de transit des camions :*

Pour qui a suivi le débat public sur ce dossier de prolongement de la Francilienne, et malgré les dénégations du maître d'ouvrage, il est évident que cette question est la principale motivation du projet. La géographie et le réseau routier et autoroutier français sont ainsi faits que le chemin le plus direct entre le Bénélux et le Sud-Ouest de la France et, au-delà, la Péninsule ibérique, passe par l'Île-de-France, induisant sur les routes et rocade de l'ouest de cette région un flux élevé de poids lourds reliant l'Europe du Nord à l'Europe du Sud-Ouest (et *vice-versa*). Pourtant, un axe spécifique autoroutier de contournement a été construit à grands frais pour éviter que ce trafic de transit traverse la Région parisienne : il s'agit de l'axe Amiens-Rouen-Alençon-Tours. Force est de constater qu'il est très peu utilisé et que les camions, pour raccourcir leur itinéraire de

quelques dizaines de kilomètres, préfèrent toujours venir encombrer les routes et autoroutes franciliennes. D'où la motivation du prolongement de l'A104 jusqu'au cul-de-sac d'Orgeval... Imposer aux camions en transit d'emprunter cet itinéraire de contournement conçu pour eux et leur interdire l'accès à la Région parisienne serait une mesure de sagesse qui, au-delà du strict problème des difficultés soulevées par le prolongement de la Francilienne, pourrait aller dans le sens du développement, prétendument souhaité par tous, des modes alternatifs au transport routier de marchandises.

Voici résumée mon appréciation sur ce (vieux) projet de prolongement de l'A 104 dans un cul-de-sac. J'espère par cette contribution au débat aider à la prise de la bonne décision, c'est-à-dire celle de ne pas réaliser un projet inutile et coûteux (2 Milliards d'Euros , soit 200 rames à 2 niveaux de RER, rames qui sont beaucoup plus attendues par les usagers qu'un tronçon autoroutier sans débouché).

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, l'expression de mes salutations distinguées.



Bertrand THEYS