

04/05/200612:20 pm

Monsieur le Président merci de me donner la parole,  
Mesdames Messieurs les membres de La Commission,  
Madame et Monsieur les représentants de la DREIF,  
Mesdames et Messieurs les élus  
Mesdames, Messieurs

Je suis très heureux de me retrouver devant mes concitoyens de Saint-Germain et nos voisins des villes alentour pour apporter officiellement la contribution de mon association : le Plateau de Bel Air, et celle de 10 autres associations de la région qui forment le comité P.R.O.F.I.L.E., à l'action menée en faveur du prolongement d'abord et du bouclage ensuite de la Francilienne.

Depuis 5 ans nous nous sommes battus discrètement et démocratiquement pour que le projet ressorte des tiroirs et il est enfin ressorti.

Je ne vais pas répéter tout ce que Monsieur le Maire de Saint-Germain a dit et que nous, P.R.O.F.I.L.E., partageons entièrement, je souhaite seulement dénoncer les mensonges que les opposants à l'autoroute d'abord, et au tracé rouge (N1-C1-S1) ensuite, colportent sans jamais être contredits dans la presse ou dans de nombreuses tribunes où la démagogie est reine.

Tout d'abord dans le tract diffusé par les verts de la Région à l'ouverture de la CPDP à Pontoise, qui écrivaient en troisième ligne, je les cite « *l'ouverture ce jour, d'un débat public dans le cadre d'une Commission Particulière du Débat Public pour l'A 104 sera-t-elle l'occasion d'un véritable débat* », je réponds non car ils ont empêché leurs détracteurs de se faire entendre et pour d'autres, carrément de s'exprimer, car ils ont couvert leur voix par des huées, des sifflets et des cornes de brume, c'est ce qu'ils appellent sans doute un vrai débat et ils le font systématiquement depuis 16 réunions maintenant. J'en suis personnellement témoin ayant moi-même écouté avec attention les mêmes

litanies qu'ils ressassent à chaque réunion avec une seule variante, le personnage qui les lit, chaque fois différent dont le mandat régional où la fonction dans un organisme public leur confère un semblant de compétence

Je reprends le même document parlant du prolongement pour citer « *un projet, inefficace ravageur et coûteux. D'ici là, durant une dizaine d'année la RN 184 restera submergée par le flot des camions et des véhicules particuliers* » Ils ont raison pour le délai, mais sans vouloir faire de politique, s'ils n'avaient pas fait partie du gouvernement en 1997, cette réalité qui durera encore 10 ans comme ils le disent si on ne les écoute pas et beaucoup plus si on les écoute aurait déjà cessé. Merci aux verts et à d'autres, on a perdu au moins 10 ans !!!

La ligne en dessous, je cite : « *s'y ajouteront l'éventration **définitive** du tissu urbain et les nuisances considérables de travaux gigantesques prévus sur trois ou quatre ans.* » Je voudrais que ces théoriciens m'indiquent de quel tissu urbain il s'agit, car à ma connaissance aucun tissu urbain ne sera éventré ni à Méry sur Oise, ni à Saint-Ouen l'Aumône, ni à Pierrelaye, ni à Herblay, ni à Eragny, ni à Cergy, ni à Jouy le Moutier, ni à Maurecourt, ni à Andrésy, ni à Poissy, ni à Carrières, ni à Orgeval, ni quelles nuisances de travaux gigantesques cela va apporter. Ici à Saint-Germain on sait par contre ce qu'est l'éventration d'un centre ville avec les travaux de la place du marché. D'une part on sait que ce n'est pas définitif et que la ville se reconstruit plus facilement que la forêt, que ça ne peut qu'apporter de meilleures conditions de vie et que d'autre part des travaux aussi gigantesques s'ils sont bien menés, et il faut faire confiance aux professionnels qui connaissent leur travail, n'apportent que relativement peu de nuisances même au riverains par rapport aux bienfaits qu'ils pourront en tirer par la suite.

Un peu plus loin ils prétendent comme leurs amis du COPRA d'ailleurs que « *trois premiers ministres ont renoncé à ce projet à cause de son tracé jugé aberrant* ». Contre-vérité encore lorsqu'on lit les écrits de ces trois premiers ministres produites par la CPDP sur son site, tout d'abord parce que le dernier, il

s'agit de Monsieur Jospin, l'a écrite en tant que candidat à la Présidentielle en 2002 et non en tant que premier ministre. Pour être plus précis, le premier, M. Beregovoy n'a jamais dit que l'Etat renonçait à ce tracé mais je le cite « *j'ai demandé au Ministre de l'Equipement qu'un débat soit lancé sur le choix entre les différents tracés possibles* ». 2 ans plus tard M. Balladur n'a fait que confirmer ce point en précisant que « *toute solution nouvelle ne pourrait être que substantiellement différente géographiquement et ou techniquement* » et en ajoutant : « *Une table ronde permettra notamment de donner toutes les explications que vous jugerez utiles concernant le choix du fuseau et d'approfondir ce que doit être une solution nouvelle substantiellement différente sur le plan technique ainsi que la protection optimale des riverains et des sites. Je pense en particulier, je le cite toujours, au nécessaire passage en souterrain de l'autoroute dans les zones urbanisées et sensibles* ». Il n'a jamais parlé, ni même M. Bérégovoy d'abandonner géographiquement ce tracé. De plus la concertation a bien eu lieu en 1995 et a permis enfin au ministre des transports de l'époque, M. Pons de retenir définitivement le tracé rive droite du fuseau sud-est le 27 janvier 1997, en appliquant strictement les mesures préconisées par M. Balladur. Quand à M. Jospin dans sa lettre du 11 avril 2002, il ne dit rien de plus, sinon qu'il ferait appel à la Commission du Débat Public. C'est ce que le gouvernement suivant a du faire à sa place, en 2004 après sa disparition de l'échiquier politique. Faire croire aux populations, comme se gargarisent les Verts et le Copra que trois premiers ministres ont renoncé au projet et au tracé n'est que mensonge que je dénonce vigoureusement.

Quand ces messieurs, et dames, parlent de continuité de l'Etat, la continuité veut que le prolongement de l'autoroute se fasse et sur le tracé initial, certes amendé et amélioré, comme on nous le présente aujourd'hui, car il correspond strictement aux préconisations de ces trois premiers ministres régulièrement cités par les opposants au projet.

Pour en terminer avec les verts, le ferroutage dont ils ont plein la bouche, est une belle chose, mais peut être préfèrent-ils barioler toute la campagne les forêts et les villes et villages français de voies ferrées en terminant à dos d'hommes ou avec des brouettes pour acheminer les marchandises de Roissy à Saint-Quentin en Yvelines, en passant par Saint-Ouen, l'Aumône, Pierrelaye, Herblay, Eragny, Cergy, j'en passe, Chanteloup, Conflans, etc... Tous les gens qui ont un peu de bon sens, savent dans quelles conditions le ferroutage se justifie et qu'il ne peut pas remplacer une rocade de la région parisienne.

Après les déclarations des verts, je voudrais reprendre les propos lancinants des représentants du COPRA :

Je ne reviendrai pas sur le leitmotiv des trois premiers ministres que M. Blot, M. Dejou et les autres au discours photocopiés nous brandissent sans cesse comme des décorations, mais sur l'affirmation reprise aveuglément par leur Conseil Madame Lepage de *200 000 riverains directement sinistrés*. J'attends que ces 200 000 se manifestent ou que le COPRA les nomment individuellement, ayant même le culot d'écrire dans une lettre à la presse (que celle-ci s'est empressée de prendre pour argent comptant) et que j'ai relevée sur leur site Internet « *200 000 personnes situées à moins de 500 mètres de part et d'autre du tracé projeté* » .

De source officielle, la population entière des communes traversées par le tracé N1, C1, S1, le tracé rouge auquel le COPRA fait référence est de 225 000 personnes, cela signifierait que 88,9 % de leurs habitants seraient directement sinistrés, que le tracé aurait coupé chaque ville ou village en son milieu, que les maires des communes de Jouy-le-Moutier, de Saint-Ouen-l'Aumône, de Carrières-sous-Poissy, de Poissy, de Villennes souhaiteraient sacrifier tous leurs électeurs ou 90% d'entre eux en acceptant l'autoroute sur leur territoire ? Prenez

04/05/200612:20 pm

une carte, est-il vrai que 90 % des habitants de Pierrelaye de Maurecourt, d'Andrésy, de Triel et ceux des autres communes sont à moins de 500 mètres du tracé rouge, c'est faux. Est il vrai que 90 % des habitants d'Herblay, de Conflans, ne veulent pas de ce tracé rouge. Sans doute préfèrent-ils le bleu qui passe beaucoup plus près de chez eux !! C'est faux. Comble d'ironie ce chiffre de 200 000 opposants est passé à 500 000 dans les pages du Parisien de ce matin. Voilà un exemple d'information responsable et démocratique !!

Pour vous distraire un peu, je vais vous présenter sans les commenter quelques photos que nous avons faites en parcourant à pied fin 2003 et beaucoup plus récemment ces jours derniers le tracé, appelé rouge aujourd'hui, et vous jugerez par vous-même de la densité des zones urbaines concernées.

Revenons maintenant à nos propos.

En faisant les mêmes statistiques ridicules que le COPRA, par une simple règle de trois, ce n'est pas 200 000 mais 231 088 habitants soit 31088 c'est-à-dire 15,5 % de plus qui seraient sacrifiés sur l'autel de l'autoroute sur le tracé vert.

Ce qui est beaucoup plus significatif c'est **la population réelle** qui se trouve dans la bande d'étude de 500 mètres de part et d'autre de l'autoroute qui n'est plus alors officiellement que de 25 000 habitants sur le tracé rouge (par rapport aux 200 000 du COPRA, j'insiste) presque tous protégés par passage de l'autoroute en souterrain ou en tranchée couverte, contre 32 500 beaucoup moins bien protégés sur le tracé vert et 26 600 sur le tracé noir. Je ne parle pas du tracé violet dont tout le monde semble avoir abandonné l'idée car il ne correspond pas au besoin, ni du tracé bleu qui s'écarte dans sa partie nord beaucoup trop des zones économiques et qui dans sa partie sud écorne la forêt de façon irrémédiable à proximité d'Achères et pour comble sacrifie la seule zone de développement possible de cette ville, sans parler de l'aberration de faire

obliquer de 90 % vers l'ouest, ou vice-versa vers l'est sur plusieurs kilomètres des véhicules qui veulent aller du Nord au Sud ou à l'inverse.

Dans ses écrits le COPRA cite tantôt 150 000 véhicules, tantôt 200 000 qui emprunteront l'autoroute, ce serait, à la limite, une excellente chose si c'était vrai, mais hélas tout ce qu'ils écrivent est faux. Cela signifierait que les routes Nord-Sud comme la D30, à Poissy, la RN184 à Saint-Germain, la RN186, à Port-Marly, à Marly et à Louveciennes la D98 seraient totalement désertées de leurs véhicules, qu'elle aubaine, mais hélas...

Aujourd'hui le COPRA se défend d'être contre l'autoroute, mais c'est bien le COPRA qui a écrit dans la lettre intitulée « *Autoroute A 104 dans Poissy, danger imminent* » « *manifestez votre refus de toute nouvelle autoroute en zone urbanisée* ». La seule qui n'était pas en zone urbaine et qui a été étudiée à leur demande pour contourner Cergy par le nord-ouest, celle du tracé violet, ils n'en veulent plus et parlent maintenant pour certains du tracé bleu. Ce tracé bleu dont la partie nord (N2) avait été étudiée mais rejeté après concertation en 1995.

Le COPRA s'apitoie à juste titre dans toutes ses interventions sur le sort des gens qui ont économisé toute leur vie pour faire construire une maison qui va perdre toute sa valeur car elle sera située près de l'autoroute. De deux choses l'une : ou bien ces gens auront économisé toute leur vie et ils viennent de faire construire très récemment. Comment se fait-il qu'ils aient eu des permis de construire sur des terrains gelés depuis au moins 30 ans ?, ou bien ils ont construit il y a plus de 30 ans après avoir économisé toute leur vie, ils sont alors au moins centenaires et ne doivent vraiment pas être nombreux.

Les quelques adeptes du COPRA qui se déplacent toujours en masse, se soucient-ils de tous les autres qui de la même façon ont économisé, sou par sou,

04/05/200612:20 pm

toute leur vie pour se faire construire une maison, ou acheter un appartement, en toute légalité, en bordure d'une rue très tranquille et qui subissent aujourd'hui des nuisances bien supérieures que ceux qu'il veulent défendre car cette rue tranquille est devenue de fait une autoroute urbaine, sans aucune protection ni acoustique, ni des particules dont certains faux experts nous râbachent les oreilles depuis le début de la concertation. Et ces habitants là se comptent par milliers.

Si vous avez comme moi la curiosité d'aller sur le site du COPRA, vous y verrez 4 photos montages ou la mauvaise foi et la désinformation des visiteurs sont particulièrement flagrantes. A Andrésy et à Pierrelaye par exemple l'autoroute semble passer exactement en limite de propriété des lotissements alors qu'il y a un no man's land d'au moins 400 mètres qui les sépare ; quant à Chanteloup on a l'impression que l'autoroute passe au dessus de la ville. Ces exemples sont à l'image de tout ce que nous a été dit par le COPRA jusqu'à aujourd'hui, des fariboles, des balivernes, des sornettes qui ne correspondent en rien à la réalité du tracé rouge proposé aujourd'hui et qui s'impose à tous sauf peut être à eux. Enfin et je vais arrêter là-dessus, bien que je puisse continuer très longtemps la liste des contre vérités du COPRA. Celui-ci prétend que la DREIF ressort le même projet qu'il a refusé il y a 14 ans. Je laisse à son représentant Monsieur Debarle le soin d'y répondre, car je trouve que jusqu'à aujourd'hui les monologues du COPRA et des Verts ont assez duré et qu'il est temps que les gens raisonnables s'expriment.

Merci, Monsieur le Président, merci Mesdames et Messieurs de m'avoir écouté si longuement et de m'avoir autorisé à me faire entendre.