

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, PRESIDENT  
MME Sophie ALLAIN. M. Yves DESROUSSEAU

MAITRE D'OUVRAGE :

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

INTERVENANTS :

<a href="#">M. Yannick TASSET, Maire d'Orgeval :</a>	1
<a href="#">M. Bertrand PASQUIER, Représentant des Verts de l'Île-de-France :</a>	7
<a href="#">M. MERCIER, Secrétaire départemental des Verts Yvelines :</a>	13
<a href="#">M. Franck BOEHLY, Conseiller Municipal d'Orgeval :</a>	14
<a href="#">M. Jean-Marie MICHEAUX, Conseiller Municipal à Orgeval :</a>	18
<a href="#">M. THEYTAZ, Orgevalais :</a>	18
<a href="#">M. FILIPPINI, Habitant de Chambourcy :</a>	19
<a href="#">M. Joël MAILLARD, Représentant du CESAM RD 30 à Plaisir (Collectif Etude et Surveillance de l'Aménagement) :</a>	22
<a href="#">Mme Gisèle FURLIN,</a>	23
<a href="#">M. Jean-Luc NEVEU :</a>	24
<a href="#">M. MIGNOT, Habitant de Villennes-sur-Seine :</a>	26
<a href="#">M. Emmanuel LAMY, Maire de Saint-Germain-en-Laye :</a>	28
<a href="#">M. Didier GIRAUD, Habitant Orgeval :</a>	31
<a href="#">M. Michel RENARD, Habitant d'Orgeval :</a>	32
<a href="#">M. Jean PRUVOST, Président du CO.P.R.A.184 Orgeval</a>	33
<a href="#">M. Pierre-Émile RENARD, Association PROFILE :</a>	37
<a href="#">M. Daniel LOUVET, Membre de l'APSO :</a>	39
<a href="#">Un intervenant, Habitant d'Orgeval :</a>	42
<a href="#">Mme Hélène BOISVERD, Conseillère Municipale Environnement d'Orgeval, Membre de l'APSO, Membre du CO.P.R.A. :</a>	43
<a href="#">Mme Le Docteur Chantal CHABRIS, Médecin de Santé Publique, Habitante d'Orgeval :</a>	46
<a href="#">M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184 :</a>	47
<a href="#">M. Jean-Pierre DEJOU, Président du CO.P.R.A. 184 :</a>	48

*La séance est ouverte à 20 h 40 sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.*

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

Bonsoir à toutes et à tous.

La Commission Particulière du Débat Public est représentée ici ce soir par Sophie ALLAIN, Yves DESROUSSEAUX et moi-même Jean BERGOUGNOUX qui la préside. Nous aurons le plaisir d'animer cette rencontre.

Puisque nous sommes à Orgeval, il appartient évidemment à Monsieur le Maire de souhaiter la bienvenue au Débat Public dans sa ville.

**M. YANNICK TASSET, MAIRE D'ORGEVAL :**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les représentants de la Commission, Mesdames et Messieurs les représentants de la DREIF, Mesdames et Messieurs les élus, chers amis, merci de vous être déplacés aussi nombreux à Orgeval ce soir.

J'avoue que l'on craignait un peu que le week-end du 1<sup>er</sup> mai n'entraîne des départs précipités vers des cieux plus accueillants, bien que Orgeval soit encore très accueillante.

Je suis très heureux d'organiser cette réunion sur Orgeval, car je crois qu'il est important que les Orgevalais puissent s'exprimer sur ce sujet qui est d'importance, car il peut à terme modifier complètement notre cadre de vie, et faire de notre beau village, comme je l'ai déjà plusieurs fois dit et écrit, un embouteillage monumental, et que Orgeval ne soit plus connue ensuite que par ce nom de l'embouteillage sur les télévisions et sur les comptes rendus des radios le matin.

Ce soir, nous allons profiter de ce débat démocratique pour, je l'espère, s'écouter les uns et les autres. En effet, il est important que les gens qui sont pour cette réalisation puissent s'exprimer et les gens qui sont contre aussi.

D'après ce que j'ai pu déjà constater, il est important que cette réunion ne soit pas une addition de deux monologues, mais que ce soit un vrai dialogue. J'émet le vœu que cette réunion soit constructive, et qu'elle débouche sur une avancée de nos réflexions.

Je vais donc maintenant laisser la parole à Monsieur BERGOUGNOUX, qui va reprendre le débat, et je m'exprimerai plus avant sur la position d'Orgeval plus tard.

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

Merci Monsieur le Maire.

Pour ceux d'entre vous qui n'ont pas eu l'occasion de suivre les épisodes précédents, je vais indiquer en quelques mots ce qu'est le Débat Public. Ensuite, si vous en êtes d'accord, nous demanderons au Maître d'ouvrage d'expliquer à grands traits le projet qu'il nous soumet.

Les personnes qui sont sur cette estrade, sont de deux sortes, séparées par un espace raisonnable, d'un côté le Maître d'ouvrage représenté ici ce soir par Eric DEBARLE et Elisabeth VANINI. Il défend un projet : le prolongement de la Francilienne.

Ce soir, nous devons discuter d'une part de l'opportunité de faire quelque chose et d'autre part, si l'on décidait de faire quelque chose, des grandes options à retenir pour réaliser ce prolongement.

J'insiste bien sur le fait que l'on doit discuter à la fois de l'opportunité et des modalités.

La Commission Particulière du Débat Public, que je vous ai présentée, est totalement indépendante du Maître d'ouvrage. Nous sommes une émanation de la Commission Nationale du Débat Public, autorité administrative indépendante, chargée d'organiser les débats en France, et donc sans aucune attache avec le Ministère de l'Équipement ou tout autre Ministère.

Notre rôle consiste en quelque sorte à être l'intermédiaire entre le projet présenté par le Maître d'ouvrage et le public, c'est-à-dire vous ce soir, mais aussi tous les gens que nous avons rencontrés au cours d'un long périple déjà.

Notre mission tient en trois mots : informer, écouter et rendre compte.

Informer, cela a consisté d'abord à ce que vous ayez connaissance des documents de base du débat public sous une forme synthétique.

Je rappelle pour mémoire qu'il y a 700 000 personnes dans la zone d'étude. Nous avons tiré à 320 000 exemplaires, et nous avons diffusé de notre mieux, mais il y a eu des ratés. Nous avons essayé de compléter la diffusion.

Pour ceux qui sont dans cette salle ce soir, il n'y a aucun problème, puisque vous avez trouvé à l'entrée tous les documents dont vous pouviez avoir besoin, et bien entendu des documents encore plus complets que ceux de synthèse distribués dans les boîtes aux lettres.

Pour suivre la réunion de ce soir, le mieux est d'utiliser le petit paquet de cartes, qui vous permettra de voir à la fois les tracés, la façon dont ils sont réalisés, ce que signifie tel ou tel terme technique que vous ne maîtrisez pas nécessairement.

Nous vous informons aussi au fur et à mesure que le débat se déroule. Le débat, c'est d'abord des réunions publiques. Après la grande réunion publique inaugurale de Pontoise où nous étions près de 1 800 personnes, nous nous sommes lancés dans des réunions de proximité, consistant à aller voir sur le terrain les habitants et les élus, qui sont les mieux placés pour nous donner leur sentiment sur ce projet.

Nous avons programmé 18 réunions publiques, et nous approchons maintenant tout doucement du terme de ces réunions publiques. Il nous reste encore la semaine prochaine : Poissy, St-Germain-en-Laye et Neuville-sur-Oise.

Lors des débats de cette nature, vous avez la possibilité de poser des questions pour vous informer, et peut-être et surtout, de vous exprimer. Pour ce faire, je donnerai la parole à un maximum de personnes dans la salle, et il n'est pas sûr que j'arrive à donner la parole à tout le monde. Mais, vous avez trouvé à l'entrée des petits papiers, et vous pouvez poser vos questions par écrit, il y sera répondu.

Nous avons également un outil très précieux pour vous informer et vous écouter : le site Internet. Depuis qu'il a été créé, nous avons eu 15 000 visites et 100 000 pages consultées. Cette affaire marche bien.

Au fur et à mesure, vous trouverez des comptes rendus des différentes réunions, puis après la restitution in extenso, et toutes les contributions de ceux qui nous écrivent spontanément, et aussi des cahiers d'acteurs, élaborés par les collectivités et les associations.

Qu'allons-nous faire de cette matière première considérable ? Un rapport qui se veut parfaitement objectif sur les arguments échangés, afin que le décideur en l'occurrence le Ministre puisse prendre sa décision en toute connaissance de cause.

Pour ce faire, à partir du moment où le rapport lui est remis, il dispose d'un délai de trois mois. Il devra dire s'il donne suite ou non à ce projet. Si tel est le cas, il devra indiquer quelle option il demande d'étudier à fond pour aller éventuellement jusqu'à l'enquête publique et la réalisation.

Vous pouvez être sûr que j'ai déjà au moins une conclusion que je mettrai dans ce rapport : après 40 ans d'atermoiements, le temps de décider est venu. Une bonne fois pour toutes, il faut clarifier la décision sur ce dossier.

Voilà juste ce que je voulais dire en introduction sur le Débat Public, je ne sais pas s'il y a des questions ou des commentaires dans la salle ?

Le commentaire classique étant : « j'ai posé une question et je n'ai pas encore la réponse ». La seule chose que je puis dire est qu'il faut un peu de patience, nous avons plus d'un millier de questions et avis, il faut les traiter sérieusement. Certaines sont très pointues et nécessitent que le Maître d'ouvrage étudie les choses en détail pour faire une réponse complète.

S'il n'y a pas d'autres questions, on va demander au Maître d'ouvrage très brièvement et de façon synthétique d'expliquer les objectifs de son projet, et les grandes options qu'il a envisagées pour le réaliser et qu'il soumet au débat.

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

Merci Monsieur le Président, bonsoir Mesdames et Messieurs. Nous sommes ici ce soir pour débattre du prolongement de la Francilienne. Le concept de la Francilienne a été inventé en 1965, quand l'État a décidé de changer le mode d'organisation de la Région Parisienne, et plutôt que laisser l'expansion de la Région Parisienne se faire en tache d'huile, c'est-à-dire quel que soit l'endroit on continuait de construire dans les champs à côté des zones déjà construites, il a été décidé de concentrer le développement de la région parisienne en certains endroits, qui ont été appelés « pôles ».

Un certain nombre de ces pôles ont été concrétisés par la création des villes nouvelles. En même temps que l'idée de ces villes nouvelles est apparue, on a aussi eu l'idée de les relier par des transports en commun ; à Paris (ce fut la création des RER), et de relier les nouvelles villes nouvelles entre elles par une infrastructure routière (concept de la Francilienne).

Cette idée est toujours d'actualité, le Schéma Directeur Régional est en cours de révision et ne revient pas sur ce type d'organisation de la Région Parisienne, d'après nos renseignements. Donc, nous avons toujours l'objectif qui répond à un besoin de relier les pôles régionaux entre eux.

- Il s'agit pour le secteur Nord-Ouest de la Région Île-de-France, à la fois de relier les pôles régionaux que peuvent être l'ancienne ville nouvelle de Cergy-Pontoise, mais aussi des pôles de développement comme Poissy, de les relier au Nord vers Roissy, et de les relier au Sud vers Versailles et St-Quentin.
- En décidant de développer des pôles régionaux, où viennent s'implanter des habitants nouveaux et également des zones d'activités économiques ; donc, il faut desservir ces pôles, et c'est le deuxième objectif du prolongement de la Francilienne.
- Le troisième objectif se couple à ces zones d'activités et au nombre important d'habitants, il s'agit de répondre au besoin de déplacement de ces habitants. Depuis 25 ans, le nombre de déplacements a doublé dans la grande couronne, et il est donc nécessaire de répondre à ce besoin de déplacement.
- Le quatrième objectif, particulier au Nord-Ouest de la Région Île-de-France, consiste à réduire les embouteillages sur les routes proches du prolongement de la Francilienne, et notamment sur la RN184. Comme ce morceau de Francilienne n'existe pas, certains secteurs enregistrent une saturation du réseau routier. Un grand nombre de véhicules cherchent des itinéraires, au besoin des itinéraires alternatifs pour contourner les embouteillages.

Petit à petit, on voit de la circulation passer dans des rues où elle n'a absolument rien à y faire.

- Le cinquième objectif, permanent du Ministère de l'Équipement, dont on parle régulièrement, consiste à améliorer la sécurité routière et poursuivre la baisse de l'insécurité routière. C'est un objectif valable quel que soit le projet routier dont s'occupe le Ministère de l'Équipement.

Pour répondre à ces cinq objectifs, une infrastructure routière est nécessaire. Nous présentons au débat cinq tracés, qui ont été étudiés de la même manière et avec le même détail, pour qu'ils puissent être comparés.

Ces tracés se déclinent en trois familles :

1. Une première famille représentée par un tracé passant au Nord-Ouest de Cergy (le tracé violet). Pour ceux qui ont suivi l'historique assez long de ce dossier, ce tracé figure dans le fuseau Nord-Ouest.
2. Le tracé noir correspondant au réaménagement de la RN184.
3. Trois autres tracés, soit entièrement neufs soit s'appuyant essentiellement sur des portions de routes neuves (tracés vert, bleu et rouge).

Ce sont les trois grandes familles de tracés correspondant aux options retenues en début de débat public pour prolonger la Francilienne entre Méry et Orgeval.

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

Merci Monsieur DEBARLE. Bien sûr, nous reviendrons plus avant dans ces propositions, et sur l'ensemble de ces questions, j'aimerais maintenant entendre Monsieur le Maire d'Orgeval.

**M. YANNICK TASSET, MAIRE D'ORGEVAL :**

Nous allons reprendre les objectifs énoncés :

- Répondre au besoin de déplacement local.
- Desservir et relier les pôles régionaux et les zones d'activité économique.
- Décharger les routes proches de la Francilienne, en accueillant le trafic de transit et d'échange.
- Améliorer la sécurité routière.

Ces différents objectifs seront difficilement réalisés par ce que l'on nous propose. La gestion de ces objectifs nous a paru, jusqu'à présent, tout à fait incohérente, et je m'excuse de vous le dire.

Depuis 30 ans, l'État a laissé s'urbaniser les zones possibles le long du tracé rouge (dit historique). L'État soutient que le trafic de poids lourds en transit va rester faible, alors que son traitement justement est l'un des objectifs prioritaires du projet.

Le constat des encombrements liés au trafic local débouche sur une politique de transports en commun qui est pour le moins incohérente.

Pourquoi parler d'un bouclage alors qu'il s'agit d'un tronçon supplémentaire d'une autoroute encore complètement incomplète ?

Pour nous Orgevalais, et pour moi-même, depuis de nombreuses années, l'incohérence de l'arrivée de tous ces tracés alternatifs, quels qu'ils soient sur Orgeval, est la première des incohérences. Il est donné environ 125 000 véhicules sur l'A104, que l'autoroute A13 ne sera absolument pas capable d'absorber. C'est déjà une énorme incohérence.

Par ailleurs, le budget qui va être consacré à cette voirie confisquera toutes les ressources financières au détriment d'autres équipements.

Les recommandations du SDRIF concernant le développement des transports en commun ont été soigneusement ignorées.

Aussi, nous nous attendons à ce que ce prolongement de l'A104 crée des encombrements majeurs, une intensification supplémentaire du trafic poids lourds, et surtout dans notre région pure et simple, mais dans l'ensemble du tracé, une augmentation des nuisances sonores, une augmentation de pollution et une atteinte irréversible à notre environnement.

Ensuite, on va nous demander de choisir un tracé, j'avoue que ce n'est pas du tout l'objectif des Orgevalais. Nous voulons simplement insister sur l'incohérence de ce programme, dont je viens de rappeler les incohérences maximales.

Sur le plan écologique, il existe une contradiction patente avec la Charte de l'Environnement, et l'ignorance complète du statut d'éco-région de l'Île-de-France.

Je serais tenté de dire que pour moi ce débat démocratique ne doit pas être le choix d'un tracé alternatif au tracé historique. Pour moi, le tracé historique ne peut pas avoir lieu.

*(Applaudissements)*

Ce tracé historique, comme son nom l'indique, a été imaginé il y a 40 ans, lorsque ces plaines étaient vides de toute urbanisation. Il était effectivement destiné à relier les deux villes nouvelles imaginées par Monsieur DELOUVRIER.

Dorénavant, ces plaines sont intégralement urbanisées. Je ne peux pas imaginer un instant que l'on puisse aujourd'hui penser à emprunter ce tracé.

Par ailleurs, je ne voudrais pas déflorer le sujet de Monsieur LAMY, mais je le connais, et je connais aussi les arguments des personnes qui sont volontaires pour ce tracé. Ils imaginent, du fait qu'il est historique, qu'il pourrait être réalisé plus vite.

Ma conclusion est que, au contraire, il ne sera jamais réalisé, puisqu'il a mobilisé tant de milliers de personnes que le nombre de recours serait suffisant pour encombrer nos tribunaux pendant les 20 ans à venir.

*(Applaudissements)*

Pour répondre aux besoins et attentes des populations, car on ne peut pas nier dans cette boucle de la Seine et dans cette région qu'il y a des acteurs économiques, il convient d'améliorer le transport des matières mais aussi le transport des hommes, il faut développer le ferroutage, il faut revitaliser le transport fluvial, il faut diversifier l'offre de transports en commun.

Je vous rappelle que nous attendons depuis 14 ans un semblant de bouclage de la tangentielle Ouest. Je trouve incohérent de vouloir dépenser 2 milliards pour raccourcir le trajet entre Cergy-Pontoise et Versailles de 15 minutes, alors qu'il serait tellement plus simple de demander aux gens de monter dans un RER, et de faire ce trajet tranquillement assis en lisant un bon bouquin.

*(Applaudissements)*

Cela, conformément à la politique de la Région, qui est justement de dynamiser les transports en commun.

Voilà ce que je voulais dire en préambule, et je ferai une conclusion un peu plus tard lorsque les personnes se seront exprimées, mais c'était l'essentiel de ma position et de celle de l'ensemble, quasiment, du Conseil Municipal d'Orgeval.

*(Applaudissements)*

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

Je pense que votre intervention comporte deux questions essentielles à discuter. D'une part, l'opportunité de faire quelque chose comparé à d'autres moyens permettant de résoudre le cahier des charges présenté par le Maître d'ouvrage ; et d'autre part, la question plus particulière concernant Orgeval, dans l'hypothèse où se réaliserait l'un de ces tracés : que se passerait-il sur l'A13, ou pour être plus large sur le système A13/A14 ?

Monsieur Bertrand PASQUIER qui représente les Verts ne devrait pas être fondamentalement en désaccord avec Monsieur le Maire.

**M. BERTRAND PASQUIER, REPRESENTANT DES VERTS DE L'ÎLE-DE-FRANCE :**

Je ne m'oppose pas du tout aux propos par Yannick TASSET, au contraire, je vais les attester.

Je prends la parole ce soir au nom des Verts des Yvelines, du Val d'Oise, et plus généralement au nom des Verts de toute la Région Île-de-France, et ce pour exprimer notre totale opposition à toute construction d'autoroute supplémentaire en Île-de-France.

La Direction Régionale de l'Équipement est ici la représentante de l'État, et le dossier qu'elle défend à cette occasion est la traduction directe d'un choix politique : celui de privilégier le tout routier au détriment des autres moyens de transport. Et ce, comme l'a dit Yannick TASSET, en totale contradiction avec les engagements de l'État au niveau de la Charte de l'Environnement et de la Région avec l'éco-région.

Ce n'est donc pas du choix entre cinq tracés dont il est question, mais bien de la politique des transports et de l'aménagement du territoire que nous souhaitons mettre en œuvre aujourd'hui pour répondre aux enjeux de demain.

- Premier enjeu : être en mesure de faire face à la crise énergétique qui s'annonce : le prix du baril de pétrole flambe et il est à plus de 70 dollars aujourd'hui. De nombreux spécialistes estiment qu'il pourrait très bien se situer à plus de 100 dollars dans la décennie à venir, notamment à cause du peak oil. C'est le point maximum d'extraction pétrolière mondiale, c'est-à-dire le moment à partir duquel la production mondiale de pétrole va diminuer.

Concernant ce peak oil, les plus optimistes, notamment les compagnies pétrolières espérant de nouveaux gisements, le situent vers les années 2015-2020. Les plus sages comme l'ASPO (Association for the Study of Peak Oil and Gas) le situent en 2007; ce qui veut dire que dès demain la production mondiale de pétrole va baisser, au moment où la Chine et l'Inde en sont très demandeurs, et en espérant qu'ils ne souhaitent pas devenir aussi gourmands que les États-unis.

Or, l'aboutissement du projet A104 est programmé vers 2015, sans compter les incontournables recours qui, quel que soit le tracé retenu, seront intentés ;

Dans une décennie, avec un pétrole de plus en plus cher et qui se raréfie, il me paraît impensable de penser les déplacements comme on les pense aujourd'hui. Donc, même avant que cette autoroute ne voit le jour, elle pourrait devenir complètement obsolète.

- Deuxième enjeu : respecter nos engagements dans la lutte contre l'effet de serre. La part transport représente près d'un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre. Alors comment, avec l'aveu d'une augmentation allant jusqu'à 38 % pour ce seul projet, l'État sera-t-il en mesure de respecter ses engagements dans le cadre du protocole de Kyoto ?

Engagement qui implique une division par quatre du total de nos émissions pour 2050. Pour faire le lien avec ce que j'ai dit précédemment, la hausse du prix des

énergies fossiles, dont l'utilisation est responsable de 80% des émissions de gaz à effet de serre, pourrait être une chance, mais elle ne le sera réellement que si nous savons en tirer parti en réorientant nos choix de société.

- Et enfin les enjeux sociaux : tous les Franciliens, quel que soit leur niveau de vie, doivent pouvoir se déplacer localement vers les communes, les départements voisins, de banlieue à banlieue et vers Paris, que ce soit pour les trajets domicile-travail comme pour les loisirs, ceci à moindre coût, et dans le respect de l'environnement et de la santé des populations.

Tabler aujourd'hui sur une inéluctable augmentation du trafic routier à l'horizon 2020, c'est faire preuve de la plus totale irresponsabilité. Une véritable politique d'avenir, ce ne peut être qu'une politique qui se donne pour objectif prioritaire une diminution drastique de la circulation routière en général, et en particulier celle des poids lourds.

Cela passe par la prise de conscience que nous devons avoir :

- d'une part, nous inscrire dans une volonté politique de relocalisation de l'économie induisant, entre autres, la réduction nécessaire des transports longue et moyenne distances ;
- et d'autre part doter notre région d'une infrastructure de transports moins polluants et économes en énergie, donc basée essentiellement, pour les marchandises, sur le feroutage, le fret ferroviaire et la voie d'eau, et pour les personnes, sur les transports collectifs et les modes de circulation douce (le vélo et la marche à pied).

La moitié des déplacements en Île-de-France ne représente pas plus de 3 ou 4 km, donc ils peuvent tout à fait se faire à pied.

Sur un plan local, les actions prioritaires sont donc :

- aménager la RN184, dans une optique de trafic en diminution, de manière à supprimer les nuisances et à améliorer la sécurité pour les riverains ;
- augmenter l'offre et la diversité de transports collectifs (trains et bus), avec une vraie Grande Ceinture Ouest et pas un bout de tangentielle comme on le voit maintenant, et diminuer les tarifs d'accès ;
- favoriser les modes de circulation douce pour les trajets de proximité et pour les trajets permettant de drainer les habitants vers les gares (pistes cyclables, parkings à vélos sécurisés), comme cela se fait déjà en Europe du Nord ;
- développer, pour les marchandises, l'intermodalité rail - voie d'eau - route.

Si l'autoroute est réalisée, ce que l'on constatera, c'est bien :

- la confiscation par la route du budget transport au détriment des véritables priorités ;
- des encombrements supplémentaires : rajouter des routes ne diminue pas le trafic, cela ne fait qu'attirer de nouvelles voitures et de nouveaux poids lourds ;
- une intensification inadmissible du trafic poids lourds ;

- de nouvelles atteintes graves à la santé publique et de nouvelles nuisances sonores ;
- des dégradations majeures de l'environnement local ;
- et enfin un accroissement irresponsable des émissions de gaz à effet de serre.

C'est pourquoi nous invitons tous les Franciliens à s'opposer avec nous au prolongement de l'A104, et ce quel qu'en soit le tracé.

Merci de votre attention.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur PASQUIER. Monsieur DEBARLE, vous allez nous expliquer maintenant pourquoi vous persistez dans l'idée qu'il faut faire quelque chose, et notamment analyser les propositions alternatives qui ont été esquissées tout à l'heure.

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

Le prolongement de la Francilienne ne correspond absolument pas au développement du « tout autoroutier ». A chaque révision de Schéma Directeur, on peut constater que le nombre de voiries prévu dans ce Schéma Directeur diminue régulièrement. Ce sera encore le cas pour le Schéma Directeur qui est en révision aujourd'hui.

Ceci étant, il nous apparaît nécessaire, et pour les raisons que je vais développer, de faire un rattrapage dans certains endroits où il nous apparaît manquer une infrastructure routière. La liaison Méry/Orgeval en fait partie, car c'est l'un des endroits où sur la Francilienne, il n'y a pas de liaison avec des caractéristiques de voies rapides urbaines.

Les autres modes de transport doivent absolument être développés, effectivement car il y a des engagements internationaux. Mais même s'il n'y avait pas ces engagements internationaux, ne serait-ce à cause des gaz à effets de serre et du changement climatique, il faut absolument progresser. Chaque mode de transport doit être encouragé, là où il est pertinent.

On a parlé du fluvial qui a fait hier l'objet d'un développement par la Vice-présidente du Port Autonome de Paris qui avait dans son exposé des chiffres similaires à ceux dans le dossier que nous avons étudié.

Deux investissements majeurs sont prévus dans la région, d'une part la mise à grand gabarit du canal Seine Nord. Il s'agit de relier la Région Parisienne au Nord de la France et ensuite à Amsterdam et Anvers pour permettre à des convois beaucoup plus importants qu'aujourd'hui de passer.

La Vice-présidente du Port Autonome de Paris escompte multiplier le trafic par quatre. C'est une multiplication assez forte, certains pensent que l'on pourrait multiplier par dix, d'après les propos du Président de Voies Navigables de France à la télévision il y a quelques jours. On verra ce que cela donne à la fois par quatre et par dix.

Aujourd'hui, 4 millions de tonnes sont transportés par la voie d'eau. Si l'on multiplie par quatre, on arrive à 16 millions et par dix à 40 millions de tonnes. Ces chiffres sont à comparer aux tonnages de marchandises qui sont déplacés en Île-de-France, à savoir 365 millions de tonnes.

Le développement du fluvial, même avec ce type d'infrastructure, ne répond pas à la totalité de la question. Il restera du transport réalisé par les poids lourds sur les routes.

Ce trafic fluvial sera également encouragé dans la région, puisqu'il est prévu de faire une plate-forme portuaire importante à Achères, notamment pour permettre le déchargement des matériaux de construction pour tout l'Ouest de la Région Île-de-France.

Concernant le ferroutage, le transport des marchandises par fer a connu une décroissance assez importante, malheureusement ces dernières années. Pour enrayer cette décroissance, il est prévu de mettre en service des autoroutes ferroviaires, c'est-à-dire qu'il s'agit de charger les camions sur les trains. Deux autoroutes ferroviaires sont prévues, celle dont je vais parler et celle qui pourrait intéresser l'Ouest de la Région Île-de-France, qui est une liaison entre Lille et Irun pour desservir le Portugal et la partie Ouest de l'Espagne. Cette infrastructure devrait être mise en service fin 2007.

Une première va être mise en service au début de l'année 2007, mais elle nous intéresse beaucoup moins car elle va du Bénélux à Perpignan. Ce trafic intéresse plus l'Est de la France et le couloir rhodanien.

Par contre, l'autre pourrait concerner des poids lourds en transit, c'est-à-dire qui ne s'arrêtent pas dans la Région Île-de-France et qui pourraient emprunter le prolongement Nord-Ouest de la Francilienne.

Ces autoroutes ferroviaires nécessitent pour être vraiment efficaces des longueurs de transport sur 650 km environ.

80 % des trajets des poids lourds sont inférieurs à 150 km. Les autoroutes ferroviaires ne peuvent pas non plus répondre à la totalité des besoins.

Ces dernières années, il y avait une politique de développement autoroutier. On essaie de développer d'autres initiatives et d'autres expériences sur lesquelles on pourrait s'appuyer.

Aujourd'hui, des réflexions auxquelles participe la Direction Régionale de l'Équipement permettraient à un distributeur, dont l'entrepôt logistique se situe vers Combs-la-ville d'avoir une livraison par train, depuis cet entrepôt, au centre de Paris (gare Paris-Bercy). A partir de la gare Paris-Bercy, il pourrait desservir l'ensemble des enseignes de ce distributeur par des véhicules propres. Cela devrait se mettre en place assez rapidement, mais ce sont des conditions très particulières, car il faut avoir un nombre de magasins et un volume de marchandises suffisants pour rentabiliser la circulation d'un train entre deux points sur une distance relativement courte.

L'estimation de poids lourds en 2020 empruntant le prolongement de la Francilienne serait d'environ 8 000 poids lourds par jour. Qu'il y ait prolongement ou non, il y aura dans le secteur au moins 6 000 poids lourds qui circuleront chaque jour.

Sur ces 8 000 poids lourds, 2 600 effectuent leur trajet à l'intérieur de la zone d'étude (quadrilatère figurant sur la première carte qui vous a été remise ce soir). Ce sont des camions qui chargent et qui déchargent dans cette zone d'étude.

Ensuite, 3 700 poids lourds font du trafic d'échange. Ils ont soit leur point de chargement, soit leur point de livraison dans la zone d'étude, et l'autre point à l'extérieur de la zone d'étude. Une grande partie vient livrer des produits à l'intérieur de la zone d'étude.

Sur ces 3 700 poids lourds, un certain nombre d'entre eux sont connus, à savoir les poids lourds qui desservent l'usine Peugeot de Poissy, car pratiquement la moitié de ces poids lourds sont dédiés au site Peugeot.

Enfin, 1 700 poids lourds sont en transit, c'est-à-dire qu'ils vont traverser la zone, sans s'y arrêter.

Les poids lourds en interne font vraiment de la très courte distance. Aujourd'hui, on ne voit pas quel mode alternatif ils pourraient emprunter.

Même si l'on prend la totalité des 8 000 poids lourds, qu'on applique le fait que 80 % font de la courte distance, et 20 % font de la longue distance et pourraient prendre un autre mode de transport (1 600), de toute façon il nous en reste encore au moins 6 400 qui vont emprunter la route. C'est à peu près le même raisonnement pour les véhicules particuliers.

Voilà pourquoi ne serait-ce que pour les poids lourds, nous gardons l'idée que l'opportunité nous paraît avérée pour une infrastructure routière.

Concernant le transport des personnes, quand nous avons bâti notre scénario pour 2020, nous avons pris en compte les projets de développement des collectivités territoriales. Dans les Plans Locaux d'Urbanisme, chaque commune ou chaque groupement de communes décide que dans certaines zones on va accueillir des activités économiques ou de nouveaux habitants.

Ces projets de développement, dont nous partageons la volonté, vont amener des habitants nouveaux et des emplois nouveaux. Ce sont ces habitants nouveaux qui vont générer une demande de déplacement nouvelle.

Depuis plus de 10 ans, tous autant que nous sommes, nous avons changé d'habitude. Dans les années précédentes, on avait tendance à utiliser de plus en plus la voiture chaque jour. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Le nombre de déplacements en voitures reste constant, de manière individuelle, mais comme nous sommes de plus en plus nombreux à habiter dans la grande couronne, c'est la raison pour laquelle il y a de plus en plus de déplacements. Donc, il faut répondre à cette demande de déplacements.

On peut y répondre par les transports en commun, et c'est effectivement quelque chose qui doit être développé. C'est le cas actuellement, car dans le contrat de plan, c'est un document qui lie l'État à la Région Île-de-France, et qui définit les priorités d'investissement.

En matière de transport sur ce contrat de plan, lorsque 3 € sont dépensés dans les transports, 2 € sont dépensés pour les transports en commun, et sur les 1 € dépensés

sur la route 0,5 M sont dépensés pour la protection des riverains (écrans antibruit ou couvertures), et 0,5 M pour des constructions nouvelles.

La somme mise en place pour les transports en commun est largement supérieure à celle mise en place pour la route.

Concernant les orientations et les volontés de développer les transports en commun, les réflexions qui nous reviennent dans le cadre de la révision du Schéma Directeur Régional d'Île-de-France -la RATP et la SNCF restant autour de Paris- il y aura un partage des ressources disponibles entre l'amélioration du réseau existant, l'amélioration de la fiabilité, l'amélioration des réseaux, l'amélioration du confort, l'amélioration de la sécurité et également développer des infrastructures nouvelles.

Sur le développement des infrastructures nouvelles dans le Nord-Ouest de l'Île-de-France, nous avons trouvé quand nous nous sommes rapprochés de ces organismes - ce qui est le plus étudié alors qu'il est prévu de développer une tangentielle Nord en transports en commun, une à l'Ouest et une au Sud- la seule chose qui semble avancer dans les études et pouvant être mise en service dans des délais voisins de ceux du prolongement de la Francilienne, c'est un morceau de cette tangentielle Ouest, qui n'est pas complet, car il irait de St-Cyr-l'Ecole à Achères, en desservant Poissy et St-Germain-en-Laye.

Si cette infrastructure est mise en service, elle va accueillir 25 000 voyageurs par jour, dont 5 000 seraient d'anciens automobilistes qui abandonneraient la voiture pour prendre ces transports en commun.

La plupart des autres utilisateurs sont des personnes qui utilisent déjà les transports en commun, mais qui vont prendre ce mode de transport en commun car il est beaucoup plus performant.

Beaucoup de gens considèrent que cette programmation est frileuse et n'est pas à hauteur des enjeux.

Ceci étant, et nous en sommes à notre 14<sup>ème</sup> réunion de proximité, à deux reprises j'ai tenu un discours similaire devant des représentants du Conseil Régional. On ne m'a pas dit que j'étais en dessous des prévisions des programmations du Conseil Régional. Pour l'instant, nous considérons ce projet que nous avons prévu crédible.

5 000 automobilistes abandonneraient leur véhicule. Il faut comparer ce chiffre aux 100 000 véhicules qui seraient amenés à emprunter le prolongement de la Francilienne.

Tous ces modes de transport alternatif doivent être développés. Beaucoup de puissances publiques y travaillent. Ceci étant, cela ne permet pas de répondre à la totalité des besoins. Donc, l'opportunité pour nous d'un prolongement routier de la Francilienne nous paraît toujours d'actualité.

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

Merci Monsieur DEBARLE. Y a-t-il d'autres interventions sur ce même thème ?

**M. MERCIER, SECRETAIRE DEPARTEMENTAL DES VERTS YVELINES :**

On vient d'entendre de la part du Maître d'ouvrage, selon les modèles, qu'en 2020, on aura une augmentation du flux relativement importante. Les modèles mathématiques utilisés tiennent compte de ce qui a été dit par les différents orateurs de l'augmentation non négligeable du prix du pétrole, qui a une certaine influence sur ces calculs ?

Peut-on trouver un modèle mathématique permettant de tenir compte de cette évolution, qui devrait être nettement inférieure à ce que vous annoncez ?

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

Ce type de calculs a déjà été fait à plusieurs reprises, notamment dans le cadre de débats publics sur le contournement de Nice ou dans d'autres études prospectives faites par le Ministère de l'Équipement. Ils s'appuient sur des choses qui se sont déjà passées.

A chaque hausse du prix de l'essence à la pompe, on enregistre une diminution de la circulation automobile. Mais, au bout d'un certain temps, on a tendance à s'habituer aux nouveaux prix des carburants, et on reprend sa voiture.

Selon les « simulations de modèles », même si l'on avait une augmentation de 50 % du prix du baril, on aurait une diminution de la circulation automobile de 5 %, en considérant que cette augmentation du prix des carburants et de l'ensemble de l'énergie en France n'aurait pas d'impact sur la vie économique générale du pays.

On enregistrerait cette baisse en termes de circulation. Nous considérons que cela ne remet pas complètement en cause les tendances que nous donnent nos prévisions de trafic.

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

Nous aurons une réunion thématique spécialisée dans laquelle les prévisions de trafic joueront un rôle important. Je vous invite à y participer. Nous essaierons de décortiquer les différentes hypothèses sous-jacentes aux projections.

Pourriez-vous par exemple, pour situer les ordres de grandeur, nous indiquer les augmentations de trafic qui globalement résultent de vos perspectives dans la zone d'étude ?

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

Pour la zone d'étude, en fonction du scénario que nous avons bâti, selon les projets de développement des collectivités territoriales, concernant l'infrastructure majeure du secteur, c'est-à-dire l'autoroute A13, entre 2003 et 2020, l'autoroute A13 à l'Ouest d'Orgeval en direction de Rouen verra son trafic progresser d'environ 25 %, c'est-à-dire environ 30 000 véhicules.

A l'Est d'Orgeval, le trafic va augmenter beaucoup plus faiblement : + 16 % (soit 16 000 véhicules de plus).

L'autoroute A14 verra son trafic nettement plus augmenter : + 50 % environ en passant de 30 à 60 000 véhicules.

La RD153 va rester stable, car elle est déjà à saturation. Elle est au maximum du nombre de véhicules qu'elle peut absorber.

Ce sont les prévisions des routes principales du secteur d'Orgeval. Cet accroissement de circulation est dû d'une part à l'accroissement de population, notamment dans la boucle de Chanteloup, puisqu'il est prévu d'avoir 5 000 habitants de plus, d'autre part à l'augmentation de population sur tout le secteur de Seine Aval, notamment grâce à l'opération d'intérêt national qui vient d'être décidée relativement récemment et qui permettra de redynamiser ce secteur, et donc d'accueillir un certain nombre d'habitants et d'emplois supplémentaires.

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

Nous allons revenir là-dessus, car nous avons maintenant une multitude de questions sur le deuxième volet de l'exposé de Monsieur le Maire.

Que peut-on faire des véhicules qui arrivent sur l'A13 ?

J'ai une intervention de Monsieur Franck BOEHLY.

**M. FRANCK BOEHLY, CONSEILLER MUNICIPAL D'ORGEVAL :**

La population s'émeut de voir ce projet, qui a été enterré par trois Ministres successifs. Monsieur de ROBIEN, quelques jours avant de quitter son Ministère, nous a légué ce petit cadeau. On ne connaissait pas trop sa motivation, car il a ensuite changé de fonction.

En regardant le tracé général de l'A104 autour de Paris, on constate qu'elle traverse toutes les grandes autoroutes structurantes, en partant du Sud : A10, A6, A4, A1, A15 et curieusement quand elle arrive sur l'A13, loin de la traverser comme elle l'a fait pour les autres axes, elle est raccordée sur l'A13 pour que les véhicules prennent l'A12 et l'A86. On a du mal à comprendre la logique de ce raisonnement.

Vous avez indiqué que d'ici 2020, sans la réalisation de ce projet, le trafic allait augmenter de 16 % sur l'A13, et on se demande d'ailleurs comment. Je suis certain que tous les automobilistes qui prennent l'A13 le matin entre 8 h et 10 h se demandent comment il est possible de loger 16 % de véhicules en plus. Mais, il s'agit de 125 000 véhicules qui doivent arriver. Forcément, on ne peut que s'interroger.

Quand vous parlez de boucler l'A104, on se demande si vous n'êtes pas en train de la bâcler.

*(Applaudissements).*

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

Pour l'instant, on va sans tenir à cette problématique de l'A13. Monsieur DEBARLE, vous allez d'abord nous préciser cela. A supposer que l'on ne change rien sur le prolongement de la francilienne, vous nous avez donné une augmentation de trafic, savez-vous gérer cela sur l'A13 ?

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

Après avoir souri, je vais quand même répondre "oui".

Pour autant, cela va-t-il contenter tout le monde ? C'est autre chose.

En 2020, A13 (120 000 véhicules) plus A14 qui va doubler son trafic (60 000 véhicules), on arrive à 180 000 véhicules. Je ne dis pas que ce chiffre est formidable, ni que le but du prolongement de la Francilienne soit de supprimer ce type d'embouteillage.

En regardant l'ensemble de la circulation sur la région parisienne, les autres arrivées sur la capitale, que ce soit du côté de l'A1, de l'A4 ou de l'A6, on arrive à absorber des trafics de 240 à 260 000 véhicules par jour.

Pour nous, même s'il y a un certain nombre d'embouteillages, il existe une réserve de capacité par rapport aux autres entrées dans la capitale.

*(Protestations).*

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

Continuez !

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

Le réseau structurant de la région parisienne, et notamment aux heures de pointe, est à la limite de la congestion. Il n'y a pas de moyens suffisants, notamment financiers pour arriver à répondre à cette demande de transport.

De plus, je ne pense pas qu'en supprimant la totalité des embouteillages, et notamment aux heures de pointe, on rende service aux transports en commun.

D'après des expériences menées, y compris à Paris, on s'aperçoit que les axes rouges avaient plutôt tendance à remplir les voies et à vider les transports en commun. C'est une politique d'équilibre entre la partie routière et la partie transports en commun.

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

Vous n'avez pas de projet d'élargissement de l'A13 ?

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

Pour nous, il y a une différence entre l'élargissement de l'autoroute A13 et le prolongement de la Francilienne.

L'élargissement de l'A13 est inscrit dans les documents de planification (Schéma Directeur de la Région Île-de-France) avec l'intitulé « tracé à rechercher ». Aujourd'hui, il faut trouver un tracé entre l'Autoroute A15 et Orgeval.

Concernant la poursuite de l'Autoroute A13, actuellement, il y a une volonté d'élargissement de cette autoroute. Il est inscrit depuis un certain nombre d'années et il n'a pas été réalisé, du fait d'un certain nombre d'oppositions.

Cette idée d'élargissement pourrait répondre à une meilleure circulation dans l'Ouest et au rattrapage ensuite par l'A12.

On a un système de tronc commun entre une rocade (route faisant le tour de Paris) et une radiale (route rentrant dans Paris), et ce n'est pas le seul endroit où l'on trouve ce fonctionnement en Île-de-France, mais on en trouve dans le Sud et à l'Est.

Cette intention va-t-elle être maintenue dans le Schéma Directeur Régional Île-de-France ou une autre solution sera-t-elle trouvée ? Il faudra voir.

Si cette intention est abandonnée ou si elle est maintenue, ou s'il y a une autre alternative, il faudra trouver d'autres moyens de gestion de trafic pour améliorer la capacité de l'Autoroute A13.

Je vais vous citer un exemple, et je n'ai pas aujourd'hui les moyens de vous assurer qu'il est reproductible à l'Ouest. Lorsque l'on aménage spécialement une bande d'arrêt d'urgence, elle peut être empruntée aux heures de pointe.

Je ne vous encourage pas aujourd'hui à prendre la bande d'arrêt d'urgence en cas d'embouteillages. C'est un moyen qui existe pour améliorer la capacité d'une infrastructure.

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

Pour l'instant, nous n'avons pas de prolongement de la Francilienne, mais une orientation du trafic.

Si l'on réalisait la Francilienne, combien y aurait-il de véhicules en plus sur l'A13 ?

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

Les tracés qui amèneraient le plus de circulation sur la Francilienne sont les tracés rouge et vert. Une grande majorité des véhicules qui vont emprunter ces tracés sont des véhicules qui circuleront en 2020, car ils correspondront à des habitants et des emplois, mais aujourd'hui ils empruntent d'autres voies.

Si l'on ne faisait rien, cela rajouterait 10 000 véhicules sur l'Autoroute A13. Sur les 100 000 véhicules qui arriveraient par le prolongement de la Francilienne, environ 45 000 iraient sur l'A13 pour rejoindre l'A12, 20 000 emprunteraient l'A14, 25 000 prendraient l'A13 en direction de Mantes et environ 10 000 utiliseraient la RN13.

La situation actuelle à l'échangeur d'Orgeval :

Le matin, on observe des bouchons dans ce secteur : un bouchon sur la bretelle pour aller en direction de l'Autoroute A13, un en haut de la côte d'Orgeval lors du rétrécissement de voies, un avant le rond-point qui va à la rue des Migneaux (pour ceux qui empruntent la RN13) et un à la sortie de l'A13 pour rejoindre la RD153.

Le soir, les bouchons ne sont pas les mêmes, et il n'y en a plus que deux. Le premier, quand on vient de l'ancienne RN13 et que l'on arrive au carrefour avec la RD153, et le deuxième quand on est sur le pont de l'A13.

Le prolongement de la Francilienne va rassembler un certain nombre d'automobilistes qui sont aujourd'hui sur les routes allant sur l'autoroute A13. Ils empruntent la RD153, la RN13. Si l'on crée le prolongement de la Francilienne, un certain nombre de ces usagers emprunteront la Francilienne en amont de l'A13.

Les gens dans la boucle de Chanteloup auront intérêt à prendre le prolongement de la Francilienne au niveau de la boucle de la Chanteloup pour pouvoir continuer par l'A13.

Quand on regarde les différents véhicules qui seront amenés à prendre la Francilienne, on arrive à de nombreux endroits à un trafic moindre que le trafic actuel dans certains secteurs.

Dans certains secteurs, cela augmente, mais bien d'autres cela diminue. Sur les routes (simulées en vert), vous avez une diminution de trafic et (en rouge) une augmentation de trafic.

Les 10 000 véhicules supplémentaires signalés -une grande partie à l'heure de pointe du soir- sont sur l'autoroute A13.

L'Autoroute A14 sera également un peu plus chargée dans la sortie de Paris.

On a un morceau de la RN13, en dessous de l'A13, qui sera un peu plus chargé ; par contre, on voit une décharge des autres routes.

Ces décharges en fonction du nombre de véhicules qu'elles comportent, sont parfois excessivement importantes.

Cette diapositive est difficilement lisible. Nous avons regardé d'où provenait et où allait tous les véhicules qui passent sur ce tronçon violet (A13). Un grand nombre d'entre elles continuent et traversent Orgeval, en restant sur l'autoroute A13 et partent en direction de Mantes.

Par contre, un grand nombre emprunte la RD153 et se dirige vers Poissy. Un certain nombre commence à emprunter la RD153 et partent vers Villennes. Des gens prennent la RN13 et tournent pour prendre la rue des Migneaux, pour éviter les premiers embouteillages sur la RD153. D'autres véhiculent vont sur la RN13.

Concernant les tracés rouge et vert, si le prolongement de la Francilienne existe, et c'est le tracé le plus épais en rouge, un grand nombre de véhicules arrivent sur la bretelle permettant de venir sur l'A13, avec une décharge de 400 véhicules pendant une heure.

Aujourd'hui, le trafic sur cette bretelle qui crée un bouchon est d'environ 1 000 véhicules par heure. La baisse de trafic est tout à fait significative. Nous estimons que les bouchons constatés sur les routes avant de prendre l'A13 seront diminués (certains légèrement et d'autre plus fortement). Donc, on aurait un certain gain de temps.

Par contre, comme on n'améliore pas le bouchon sur l'Autoroute A13, on devrait avoir une compensation entre les deux, et trouver un équilibre qui se déporterait plutôt sur l'Autoroute A13, plutôt que sur les routes en bas du coteau.

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

C'est un peu compliqué. Qui souhaite intervenir sur cette question précise ?

**M. JEAN-MARIE MICHEAUX, CONSEILLER MUNICIPAL A ORGEVAL :**

Je suis obligé de me calmer par rapport à tous ces chiffres faux, qui ont été énoncés. Je trouve cela scandaleux.

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

Allez-y !

**M. JEAN-MARIE MICHEAUX, CONSEILLER MUNICIPAL A ORGEVAL :**

Parmi les choses fausses que vous avez indiquées, il y a un bouchon sur la bretelle qui va sur l'A13, car il y a un bouchon sur l'A13.

Le bouchon de l'A13 à Orgeval ne se trouve pas en haut de la côte d'Orgeval, mais en bas de cette côte, c'est pourquoi il y a un bouchon sur la bretelle qui va sur cette autoroute.

Par contre, je ne comprends pas du tout pourquoi vous obstinez-vous -vos chiffres étant faux, ce que beaucoup d'entre nous croient- à faire venir cette autoroute sur l'autoroute A13 ?

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

C'est en effet la question qui revient à de multiples reprises. Pour simplifier, on vous demande : « *Est-il vraiment logique d'entasser les voitures sur l'Autoroute A13 ? Quel schéma d'ensemble, avez-vous pour continuer ?* ». C'est la question posée par Monsieur THEYTAZ.

Des questions similaires ont été posées par Monsieur Didier GIRARD et par Monsieur FILIPPINI.

**M. THEYTAZ, ORGEVALAIS :**

Avant de juger du bien-fondé des différents tracés, il faut savoir dans quel contexte général, on va relier le Nord-Ouest (Méry-sur-Oise) à l'interconnexion avec l'A10, et ne pas s'arrêter au prolongement de Méry à Orgeval, mais voir le tracé général pour déboucher sur l'A10.

Quel est le projet global de raccordement entre Cergy-Pontoise et les Ulis, compte tenu des engorgements de l'A13 ?

Orgeval-province, c'est une deux fois trois voies ; Orgeval-Versailles, c'est une deux fois deux voies. Je répète ce qui a déjà été dit : « C'est un flux qui va se déverser sur cette A13 déjà saturée ».

Ne serait-il pas plus logique de régler en priorité le problème de l'A13, c'est-à-dire son élargissement, le problème de la RN13, et ainsi trouver des solutions locales pour fluidifier le trafic globalement sur l'ensemble du territoire et dans la zone d'étude.

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

Cette façon de poser le problème convient également à Monsieur GIRARD, et à Monsieur FILIPPINI. Sinon, vous pouvez compléter la question.

**M. FILIPPINI, HABITANT DE CHAMBOURCY :**

J'habite cette région depuis 30 ans, et pour mes activités professionnelles, je me rends sur Paris et sur l'Île-de-France. On nous donne des chiffres, mais la réalité est là.

Je conteste un point de votre exposé : la Francilienne croise déjà des autoroutes radiales (A6, A10, A4), mais lorsque ces deux tracés se croisent, l'État n'a apporté qu'une seule solution (8 voies).

Si vous voulez passer la Francilienne à Orgeval, il faut mettre 8 voies dans la forêt de Marly. Si vous êtes prêts à accepter, on discute ; sinon, on peut tous rentrer chez nous.

*(Applaudissements)*

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

Monsieur DEBARLE, d'abord, votre vue d'ensemble sur cette partie de l'Île-de-France.

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

Peut-on avoir la projection de la carte des rocade et des radiales ?

Pourquoi suis-je là ce soir, et depuis un certain nombre de soirs ?

Nous avons fait des études, et elles ont été refaites récemment, avec un certain nombre d'hypothèses. Je crois aux résultats de ces études.

On peut avoir des divergences sur les chiffres, mais pour moi ils sont vrais et établis.

Ces simulations de trafic ont été faites en analysant la situation actuelle : quel est le trafic ? comment se déplace-t-il ? Un certain nombre de comptages et d'enquêtes ont été réalisés à l'occasion de ce dossier, pour regarder comment circuler sur la totalité de la région Île-de-France. Cela représente quand même 2 000 comptages.

C'est la raison pour laquelle je crois aujourd'hui au résultat de nos études.

En regardant le fonctionnement général de la Région Parisienne, si la Francilienne a réussi à avoir un tracé relativement continu à l'Est de la Région Île-de-France (tracé bleu à l'écran), certains morceaux ne sont pas réalisés de la même manière, avec la même continuité à l'Ouest que ce qui a été fait à l'Est.

Compte tenu que la politique n'est plus au « tout autoroutier », il n'y a plus les mêmes configurations. Peut-être que les réflexions du Schéma Directeur changeront cette vision, mais je n'ai pas l'impression que ce soit la voie suivie actuellement, et elle n'aura pas tout à fait les mêmes caractéristiques.

Si le prolongement se fait, on retrouvera une liaison à caractéristique autoroutière entre Méry-sur-Oise et Orgeval, où l'on voit bien que ce système de voirie autoroutière manque.

Pour rejoindre l'A10 (les Ulis), il faut emprunter l'A13 et l'A12, ensuite peut-être emprunter un prolongement de l'autoroute A12, pour redescendre ensuite et rejoindre l'A10. Sinon, il s'agit de remonter par la RN118 et de revenir sur l'autoroute A10 au niveau où l'on rejoint la Francilienne.

Concernant la traversée de la forêt de Marly, faut-il faire 8 voies ? Sinon, allons nous coucher tout de suite. Dans ce cas, on peut effectivement aller se coucher de bonne heure ce soir, car il n'y a aucune volonté de faire 8 voies au milieu de la forêt de Marly, et pour la simple raison que l'on n'a pas les mêmes trafics à l'Est qu'à l'Ouest.

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

Il faudrait être plus précis sur ce point, et notamment nous expliquer ces affaires de trafic de contournement. Comment voyez-vous les choses au plan national, en région Île-de-France ? Pouvez-vous nous donner un schéma d'ensemble pour bien comprendre ce qui se passe ?

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

Il existe un Schéma Directeur de l'ensemble des autoroutes sur la France. Il a été adopté lors d'un Comité Interministériel de l'Aménagement du Territoire en 2003.

Ce Schéma prévoit de compléter les autoroutes actuelles, notamment autour du bassin parisien par des autoroutes de contournement de la Région Île-de-France.

Sur la diapositive qui vous est projetée, on voit bien de quelle manière se fera ce contournement de la Région Île-de-France.

Tout d'abord, un système d'autoroutes permet de desservir l'axe principal de transport de marchandises à l'intérieur de la France. Cette liaison emprunte le couloir rhodanien. Cette autoroute, représentée en orange, relie la partie Belge ou l'Angleterre. Elle part de Calais, passe par Reims, rejoint l'A3, et ensuite par Dijon on rejoint le sud de la France, l'Espagne ou l'Italie.

Pour les véhicules en transit, et qui cherchent plutôt à aller vers le Sud-Ouest, il s'agit de prendre une autre autoroute qui, à partir d'Amiens, contournerait Rouen et arriverait à Alençon, pour ensuite repartir vers Le Mans/Angers ou vers Tours.

Une grande partie de ces autoroutes est réalisée, ou en cours de travaux. Le schéma présenté est un schéma de programmation pour 2005. Il ne traite que le trafic de transit, qui ne s'arrête pas en Région Parisienne.

Si l'on prend l'organisation de la Région Parisienne, avec les différents trafics qui peuvent être empruntés, certains poids lourds ne s'arrêtent pas en région Île-de-France ou pour faire un chargement partiel, quelles routes peuvent-ils emprunter ?

La majorité de ces poids lourds arrive par l'autoroute A1 (90 %) et par l'autoroute A16 (10 %). Ces poids lourds qui arrivent par l'autoroute A1 et qui ressortent par l'autoroute A10 prennent l'itinéraire suivant :

1<sup>er</sup> tracé : autoroute A1, autoroute A3 par Rosny-sous-Bois et Bagnolet, autoroute A86 et autoroute A10. Ce tracé représente environ 60 km.

2<sup>ème</sup> tracé : autoroute A1, périphérique Est de Paris, autoroute A6 et autoroute A10. Ce tracé représente aussi une soixantaine de kilomètres.

On a un 3<sup>ème</sup> type de trafic de poids lourds, à la fois en transit et qui vont faire un arrêt pour compléter leur chargement ou effectuer une partie du déchargement. Ils arrivent de l'autoroute A1 et vont passer par la Francilienne à l'Est de la Région. C'est dans ce secteur que s'est développée la grande majorité des plates-formes logistiques qui desservent notre Région.

Pour que ce trajet soit intéressant, ils doivent avoir un point de chargement ou de déchargement, car de 60 km on passe à 95 km pour ce trajet.

S'ils voulaient passer par le prolongement Ouest (côté qui nous intéresse), le tracé serait un peu plus long : 105 km.

La distance des tracés est importante pour un poids lourd, contrairement aux véhicules particuliers où la majorité du trafic se situe aux heures de pointe (matin et soir), les poids lourds circulent sur la totalité de la journée et essaient d'éviter ces heures de pointe où ils sont ralentis.

Quel que soit le tracé, ils sont à la même vitesse et ils privilégient les tracés les plus courts. Même en faisant le prolongement de la Francilienne, le trafic de transit pur devrait rester très faible, et ce sont les chiffres que je vous ai donnés tout à l'heure.

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

Merci Monsieur DEBARLE. Des questions sont liées à cette vue d'ensemble. Monsieur André DUPONT demande : « *A ce jour, l'A86 n'est pas bouclée. Confirmez-vous les dates d'ouverture en 2007 ? Les poids lourds pourront-ils emprunter ces nouveaux tronçons ? Quel serait l'impact du prolongement de la Francilienne sur cette affaire ?* »

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

L'ouverture du premier tunnel de l'A86 est prévue en 2007, celle du deuxième tunnel jusqu'à Versailles en 2009. Ces deux tubes sont réservés aux véhicules particuliers et n'accueillent pas les poids lourds. La date d'ouverture du troisième tube, qui serait emprunté par les poids lourds, est nettement plus incertaine.

Concernant l'impact du prolongement de la Francilienne sur le trafic de l'A86, de toute façon si l'on ne fait rien, 6 000 poids lourds circuleraient entre la RN184, la RD30 et tous les itinéraires de transit. Actuellement, environ 2 000 poids lourds empruntent l'autoroute A86, et ceux-ci viendraient sur ce prolongement de la Francilienne.

Les gens cherchent à passer par l'A86 pour remonter par l'A13, ou l'A15 quand ils sont vraiment tout en haut, certainement qu'il y aurait des transferts de véhicules : ceux qui peuvent passer par le bas pourraient passer par le haut, prendre le prolongement de la Francilienne pour rejoindre un point relativement au Sud par rapport à l'axe Méry/Orgeval. Environ 2 000 poids lourds seraient transférés entre l'A86 et le prolongement de la Francilienne.

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

Ensuite, vient un très grand nombre de questions, difficiles à mettre en ordre, notamment sur la RD30. Monsieur Jacques CHERRE souhaiterait faire une déclaration et une intervention de Joël MAILLARD sur le rôle de la RD30 dans le bouclage de la Francilienne.

**M. JOËL MAILLARD, REPRESENTANT DU CESAM RD 30 A PLAISIR (COLLECTIF ETUDE ET SURVEILLANCE DE L'AMENAGEMENT) :**

Aujourd'hui, nous souhaitons faire une déclaration, car pour le projet de doublement de la RD30 à Plaisir, il n'y a pas de débat public ; bien au contraire, c'est le public qui se débat.

Pourtant, ce doublement de la RD30 à Plaisir représente le chaînon manquant d'une forme de bouclage de la Francilienne.

De nombreuses questions ont été posées lors des précédents débats sur le fait que le flot de véhicules empruntant l'A104 et venant de Cergy va encombrer l'Autoroute A13, pour lequel le Maître d'ouvrage reconnaît qu'il y aura des embouteillages aux heures de pointe.

Il est évident que dans cette situation, une bonne partie de ces véhicules va continuer sur la RD30 élargie. Le Maître d'ouvrage nous affirme que le doublement de la RD30 ne fera pas office de bouclage de la Francilienne, mais a pour unique but de faciliter la circulation des Plaisirois.

Alors pourquoi ce projet minimise-t-il des dessertes avec les quartiers plaisirois ? Pourquoi faire des ouvrages d'art au gabarit international ?

Nous avons participé à plusieurs débats concernant l'A12 et l'A104. Lors de ces réunions, nous avons pu constater que les mêmes méthodes étaient employées pour ces deux projets, ainsi que celui de la RD30 :

- morcellement des projets pour que les objectifs réels soient occultés,
- mise en évidence de quelques améliorations pour faire oublier les nombreux inconvénients majeurs de ces projets,
- utilisation de chiffres, de modèles, de perspectives sujets à caution,
- mis en avant d'une solution sans comparaison équitable avec les autres alternatives,
- montant des travaux trop souvent sous-évalués,
- les choix techniques guidés par des besoins économiques au dépend du cadre de vie des citoyens,
- passage sous silence des pollutions atmosphériques engendrées,
- absence d'obligation de résultat dans le domaine de l'environnement.

Nous nous adressons au décideur et aux membres de cette Commission pour qu'ils acceptent la constitution de groupes de travail lorsque les associations le réclament, et qu'il respecte les recommandations qui en sortiront.

Nous demandons aussi expressément que le projet de doublement de la RD30 soit intégré au Débat Public de l'A12 et de l'A104.

Merci pour votre attention.

*(Applaudissements)*

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

Monsieur DEBARLE, instantanément, que pouvez-vous nous dire sur la RD30 ? Peut-on avoir un approfondissement ultérieur ?

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

Nous avons pris contact avec le Conseil Général des Yvelines sur ce projet. La RD30 rentre dans la compétence du Conseil Général des Yvelines, mais pas dans celle de l'Etat. Les débats publics se font en fonction des maîtrises d'ouvrage.

Sur les deux Débats Publics en cours : même utilisation des chiffres, il est exact que pour avoir une vision globale du fonctionnement du réseau routier de l'Île-de-France, c'est la même étude de trafic qui est utilisée pour le débat sur l'autoroute A12 et pour le débat sur le prolongement de la Francilienne. On retrouve les mêmes méthodes, les mêmes hypothèses, et normalement on retrouve la cohérence des chiffres. C'est pour permettre cette vision plus globale et sortir de la zone d'études.

Concernant la RD30, d'après les informations du Conseil Général, et je préfère que ce soit un de ses représentants qui le dise, ce projet à Plaisir existe. A notre connaissance, il n'existe pas de doublement de la RD30 sur une section beaucoup plus longue.

Le montant des travaux figurant dans notre dossier est sous-évalué. Il y a deux jours, on nous a fait le reproche d'avoir surévalué nos travaux. Je ne sais pas qui aura raison ! Comme on se situe au milieu, on ne sera peut-être pas loin de la vérité.

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

Si cela se réalise comme vous le proposez.

Des questions concernent la RD154. Gisèle FURLIN.

**MME GISELE FURLIN.**

Une carte nous a été présentée sur l'ensemble du secteur. Vous arrêtez toujours votre carte à environ 3 km de la RD154, maintenant reliée au nouveau pont de Triel. Elle est évoquée dans les documents d'études comme devant être reliée au nouveau pont de Triel, quels que soient le scénario envisagé et le tracé retenu pour un prolongement de l'A104, par une route à créer qui rejoindrait la RD190, et déboucherait sur la RN13 à hauteur d'habitats.

Un certain nombre de riverains sont présents dans cette salle. Nous avons eu accès et lu un certain nombre de documents.

Certains envisagent cette solution de substitution au désenclavement de la boucle de Poissy, et certains même un raccordement à l'Autoroute A13 à la hauteur d'habitats.

Avez-vous donné des estimations de trafic ? Pouvez-vous nous préciser le trafic actuel sur la RD154 ? Nous avons lu dans les documents qu'il augmentait en moyenne annuelle de 1,5 à 2 % par an.

Par ailleurs, la RD154 a été élargie avec la construction du Pont de Triel jusqu'au rond-point « Des casse pots » à deux fois deux voies, et qui s'arrête ainsi en pleine nature. Dans la dernière partie qui rejoint la RN13, il est à deux fois une voie.

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

Sur cet ensemble de questions concernant la RD30 et la RD154, j'avais aussi une question de Monsieur Jean-Luc NEVEU

**M. JEAN-LUC NEVEU** :

J'ai posé trois questions, et je ne sais pas sur laquelle vous souhaitez que j'intervienne.

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

Deux questions ont été plus ou moins évoquées, mais vous souhaitez peut-être les compléter et poser la troisième.

**M. JEAN-LUC NEVEU** :

Dans le scénario de référence (c'est-à-dire sans l'A104 à horizon 2020), une continuité possible de la Francilienne via le nouveau pont qui enjambrerait la Seine à Achères, jusqu'au nouveau Pont de Triel était envisagée.

Vous avez systématiquement éludé la RD154. Historiquement, au moins sur le tracé de Breteuil, la RD154 a été présentée aux riverains qui ont été expropriés à l'époque comme une déviation de village.

Or, on s'aperçoit que les véhicules sont plus nombreux dans Villennes et Médan, alors que cet axe a été créé pour les dévier.

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

Monsieur DEBARLE, de façon synthétique, mais répondez à cet ensemble de questions.

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

Ce tracé n'est pas proposé à notre initiative. Il y a effectivement un projet du Conseil Général des Yvelines de poursuivre le Pont de Triel, qui va jusqu'à la RD190 pour ensuite aller jusqu'à la RD55, puis franchir ensuite la Seine à hauteur d'Achères.

Si un des tracés que nous proposons emprunte soit le Pont d'Achères, soit un pont qui serait juste à côté, nous ne poursuivons pas au-delà.

Ceci étant, en terme de trafic, à la demande de quelqu'un, nous étudions ce que donnerait un passage de la Francilienne en recherchant à prolonger ce tracé sur le Pont d'Achères, en rejoignant le Pont de Triel et en redescendant par la RD154.

Dès que ces simulations de trafic seront établies, vous les trouverez dans les réponses aux questions. Elles seront publiées sur le site de la Commission Particulière du Débat Public.

Il est de notre devoir dans un Débat Public de répondre aux questions. Par contre, il nous faut un certain temps pour faire ce style de simulation de trafic.

**M. JEAN-LUC NEVEU :**

Quelle différence faites-vous entre la RD154, élargie à deux fois deux voies et la RD154 encore actuellement à une fois une voie, et j'espère qu'elle restera dans cet état.

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

Je préférerais que la question soit posée au Conseil Général.

**M. JEAN-LUC NEVEU :**

Vous confirmez qu'une étude va être engagée concernant ce tronçon.

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

Non. A la demande de quelqu'un qui a posé la question dans le cadre du débat public, nous effectuons les simulations de trafic sur cette éventualité.

**M. JEAN-LUC NEVEU :**

Aujourd'hui, vous apportez des réponses. Plus le tracé est éloigné, plus la perte de véhicules sur cet axe est importante. Sur le tracé noir : - 5 000 UVP jour ; sur le tracé violet : - 700 et tous les autres sont soit défavorables ou soit n'améliorent absolument rien.

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

Ce n'est pas parce qu'on accepte de répondre à une question, qu'on partage la volonté de cette question. Simplement, elle nous est posée et nous y répondons.

Si l'on avait pensé initialement que ce tracé répondait bien aux objectifs, il serait dans le dossier ; et ce n'était pas le cas.

On nous demande de faire l'étude et de la vérifier en faisant déboucher la RD154 en faisant un échangeur sur l'A13, ce qui pose d'autres problèmes techniques. Ceci étant, même si l'on ne partage pas totalement la vision de cette affaire, nous en faisons la simulation.

La personne, qui a demandé cette simulation, a cru dans un compte rendu que l'on refusait de répondre à cette question. Ce n'était pas le cas, on avait simplement dit que l'on avait besoin d'aller chercher des informations complémentaires.

On répond à la question posée. Ne transformez pas mes propos, si toutefois je m'étais mal exprimé, ce n'est pas un projet à l'étude ni par l'Etat, ni par le Conseil Général, mais c'est une réponse à une question dans le cadre du Débat Public.

**M. JEAN-LUC NEVEU :**

Ce que je ne comprends pas, c'est qu'il y a quelques années, quand le nouveau pont de Triel a fait surface, alors qu'il avait été prévu à cet endroit dans un des tracés possibles de la Francilienne, il ne pouvait être utilisé pour une autoroute telle que la Francilienne.

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

C'est bien pour cela que nous ne l'avons pas proposé, vous pouvez regarder les tracés, vous n'en voyez aucun passer sur ce pont.

**M. MIGNOT, HABITANT DE VILLENES-SUR-SEINE :**

Je suis un peu rassuré par vos propos, vous terminez en disant que ce projet n'est pas retenu. Nous avons vu, à Villennes-sur-Seine, à une époque récente, pendant une période électorale, le Conseiller Général qui nous avait assurés que la RD154 ne serait pas modifiée, pas élargie, et qu'il n'y aurait pas d'augmentation de trafic. Nous n'avons jamais revu ce Conseiller Général dont je tairais le nom.

Ce qui me surprend, et je suis bien placé pour faire un comptage, j'ai fait construire une maison il y a une quinzaine d'années au carrefour de la rue de la Clémenterie et de la route de Vernouillet, et à cette époque, passaient de 250 à 300 véhicules par jour. Vous connaissez le chiffre aujourd'hui : 20 000.

Je souhaiterais vous sensibiliser à quelque chose. Une personne de la région de Plaisir a dit qu'il y avait des projets qui se faisaient par petits morceaux. Pour la RD154, c'est cela, il y a eu récemment un carrefour élargi à Habitat, un pont qui donne on ne sait où, et tout ceci par petits morceaux. Tout ce que je souhaite, c'est que votre simulation n'aboutisse pas à un projet réel, parce que je pense que vous vous seriez moqué de tout le monde.

Je vais pour élargir le débat être un peu plus pragmatique. Nous sommes tous responsables. Je me suis amusé, un matin, un jour de travail à faire un comptage. Dans 90% des cas, les voitures ne sont occupées que par une seule personne, et ce ne sont pas des camions, mais des personnes qui se rendent à leur travail.

Avez-vous analysé tous les cas de figure de substitution à ce grand projet ? Est-ce que, en mettant la carte orange gratuite pour toute la région, vous n'auriez pas une diminution substantielle de véhicules aux heures de pointe ? Et si vous mettiez l'A14 gratuite, ne désengorgeriez-vous pas l'A13 ?

Je suppose que le prolongement de la Francilienne sera à péage, je trouve dommage de donner beaucoup d'argent pour les travaux aux majors du BTP et de leur permettre de réaliser des profits considérables sur la concession.

Même si ce n'est pas simple, tout le monde doit faire des efforts, et je vous engage à venir un jour au carrefour de la route de Vernouillet et de la rue de la Clémenterie, et vous verrez que c'est un joli foutoir.

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

Tous les cas de figure n'ont en effet pas été analysés, j'ai expliqué comment nous avons bâti notre scénario 2020, en prenant en compte des volontés politiques quelle que soit la collectivité territoriale qui portait cette volonté. A ce jour, nous n'avons repéré aucune volonté politique préconisant la gratuité de la carte orange et l'État n'a pas la volonté de rendre l'A14 gratuite, ces cas n'ont donc fait l'objet d'aucune simulation.

Concernant le financement du prolongement de la Francilienne, il fait partie intégrante du débat, ce n'était pas forcément le cas lors des concertations précédentes.

Trois modes de financement sont possibles.

- Le premier mode, comme toute route nationale, fait appel au budget et aux crédits de l'État, c'est le contribuable qui paye l'infrastructure.
- Le deuxième mode est la concession, c'est ce que l'on connaît sur la majorité des autoroutes, en dehors des zones urbanisées, où l'on paye un péage à un concessionnaire privé qui a construit l'autoroute et qui ensuite l'exploite.
- Depuis environ deux ans existe un troisième mode de financement, c'est le contrat de partenariat public – privé. C'est un mode qui est un petit peu entre les deux précédents, l'État confie à une entreprise privée ou à un groupement d'entreprises la construction et l'exploitation de la route. Par contre, il n'y a pas de péage, l'État verse une sorte de loyer au concessionnaire, à l'entreprise qui l'a réalisée. On retrouve donc un financement par le contribuable, mais il n'y a pas de péage.

Dans le cas où il y aurait un péage sur le prolongement de la Francilienne, nous avons regardé les conséquences en terme de trafic.

Nous avons fait deux simulations.

- Si le péage est de l'ordre de 2 € sur les 22 km du parcours, on s'aperçoit que la majorité des gens resteraient sur le prolongement de la Francilienne, seuls 15 % de véhicules resteraient sur les routes actuelles.
- Si le péage est de l'ordre de celui de l'A14, 8 € environ, seul un véhicule sur deux emprunterait le prolongement de la Francilienne, les autres restant sur les routes actuelles.

Voilà le résultat de nos études qu'il faut regarder par rapport à l'atteinte de l'un de nos objectifs qui est de délester les voiries locales de leur trafic

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

Merci Monsieur DEBARLE. Si une seule chose fait l'unanimité tout au long des réunions que nous avons eues, c'est bien qu'il y aurait quelque stupidité à dépenser des sommes aussi considérables pour réduire l'efficacité de l'investissement par un péage. J'ai ressenti partout l'unanimité contre cette hypothèse du péage soit en terme d'efficacité, soit en terme d'équité.

J'ai ici un avis qui m'interpelle, quelqu'un dit que le Maître d'ouvrage parle trop, il monopolise le débat, il a des arguments et des chiffres qui ne convainquent personne.

Il faut être clair, si le Maître d'ouvrage ne répond pas aux questions, on dira soit qu'il est incompétent, soit qu'il veut cacher des choses et donc, il faut bien que s'instaure un dialogue entre le public et la Maître d'ouvrage. Si vous trouvez qu'il est déséquilibré, on peut l'équilibrer un peu différemment.

Nous allons revenir aux problèmes propres à Orgeval et notamment aux problèmes supplémentaires, même si le Maître d'ouvrage dit qu'ils sont relativement modestes mais qu'ils existent néanmoins, que poserait comme problème à Orgeval le prolongement de la Francilienne tel qu'il est pensé ?

Il y a quand même des gens qui pensent qu'il y a des problèmes à résoudre et que le prolongement de la Francilienne pourrait y contribuer.

Est-ce que Monsieur le Maire de Saint-Germain souhaiterait intervenir ?

Je ne me trompe pas en disant que vous croyez en la nécessité de prolonger la Francilienne ?

**M. EMMANUEL LAMY, MAIRE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE :**

Merci Monsieur Le Président, je n'avais pas préparé d'intervention mais je crois pouvoir dire un certain nombre de choses.

Je voudrais tout d'abord rappeler que c'est un sujet grave et sérieux, qu'il comporte des aspects qui sont à la fois environnementaux, économiques et sociaux et qu'il est préférable de traiter ce genre de sujets avec un état d'esprit ouvert à l'argumentation, qu'on soit pour ou qu'on soit contre, et je sais que vous partagez ce point de vue.

Ce que je voudrais dire aujourd'hui, c'est que je suis frappé dans ce débat à Orgeval sur le fait que finalement ce n'est pas tant la discrimination de tel ou tel tracé qui est évoqué, puisque finalement tous arrivent à Orgeval, que la nécessité de se dire est-ce qu'il faut ou non boucler cette Francilienne, et je dis bien boucler cette fois-ci.

Nous avons jusqu'à présent parlé de prolongement et chacun, je crois qu'il y a unanimité là-dessus pour le dire, le prolongement n'est pas satisfaisant. Ce qui serait satisfaisant, c'est le bouclage, c'est vrai que s'il y a un endroit auquel il faut penser pour cela, c'est bien Orgeval. Nous ne parlons pas aujourd'hui de la façon dont on arrive à Orgeval, nous parlons de la façon dont on peut à partir du moment où on est à Orgeval avoir une autoroute Francilienne efficace.

Nous sommes, nous, favorables à tout ce qui pourrait permettre de boucler et d'aller vers l'A10 et Les Ulis, c'est incontestable. Le Maître d'ouvrage a évoqué les différentes hypothèses de trafic sur l'A13 et la RN13. Je voudrais dire ici qu'il y a un argument que j'ai entendu et auquel je suis favorable qui consiste à dire qu'il ne serait pas raisonnable d'augmenter encore les dégâts que fait l'A13 dans la forêt de Marly, et je ne défends pas la forêt de Saint-Germain au détriment de la forêt de Marly. Il y a une cohérence globale à avoir.

Je voudrais revenir sur un certain nombre de points. D'abord indiquer que le syndicat intercommunal d'étude et de programmation qui s'appelle « Seine et forêt » et qui regroupe de 120 à 130 000 habitants s'est prononcé hier en faveur du tracé rouge. Vos observations n'y changeront rien, je pense que ce point ne vous a pas échappé.

Pourquoi l'a-t-il fait ? Parce qu'il a la conscience très claire et très nette qu'on ne peut pas rester à ne rien faire. Le Maître d'ouvrage a évoqué tout à l'heure, et je crois que ses chiffres sont incontestables, ce qui se passerait si on ne faisait rien.

J'ai entendu et je comprends les inquiétudes qui s'expriment si on fait quelque chose, mais sachez que si on ne fait rien ce n'est pas mieux, et je dirais même que c'est plutôt pire parce que si on ne fait rien on aura en plus le développement des phénomènes d'embouteillages ; et vous savez qu'en matière de pollution, il n'y a rien de pire qu'une voiture qui démarre, qui s'arrête, qui démarre et qui s'arrête.

C'est un premier point, il y a la nécessité à l'évidence de faire quelque chose.

Le deuxième point qui me paraît très clair dans ce que dit le Maître d'ouvrage et qui concerne l'ensemble des tracés c'est qu'il est intéressant d'envisager des modes de transport alternatifs. Nous sommes tous favorables, je ne pense pas que ce soit un point de discrimination entre nous, au ferroutage. Nous sommes tous favorables à l'utilisation du transport fluvial, encore faut-il que ce soit pertinent. Il est évident qu'on ne peut pas utiliser le transport fluvial autrement que là où il y a le lit du fleuve, il y a donc bien des chances qu'on ne puisse pas aller là où on a envie d'aller.

Autrement dit, je me faisais la réflexion que j'aimerais beaucoup aller à mon lieu de travail en pédalo, mais qu'il y a assez peu de chances que cela se produise.

En ce qui concerne GCO, il n'y a pas de plus ardent défenseur de la Grande Ceinture Ouest que la ville de Saint-Germain, puisque je rappellerai que c'était Saint-Germain qui était à l'origine de ce projet et nous nous sommes battus pour avoir ce qui est aujourd'hui tout à fait insuffisant mais il faut bien commencer par quelque part, ce petit tronçon de GCO, et je voudrais vous dire, Mesdames Messieurs que nous continuons à militer pour cette voie ferrée.

Il y a deux jours, je me suis rendu à la réunion du Préfet de Région en présence de Jean-Paul HUCHON, Président de la Région Île-de-France pour le lancement de ce qu'on appelle aujourd'hui les contrats de projets qui ont remplacé les contrats de plan.

Qu'est-ce qui a été dit au cours de cette réunion ? Si parmi vous des personnes y étaient, elles pourront confirmer ce que je vais dire, tous les intervenants ont dit, et c'était une longue litanie de plaintes, que bien évidemment, l'Est et le Nord parisien devaient être prioritaires.

J'ai ensuite demandé discrètement s'il y aurait la possibilité pour l'Ouest parisien, et particulièrement pour notre zone Nord-Ouest d'avoir quelques chances d'obtenir un prolongement de GCO, la réponse a été on ne peut plus évasive, on m'a dit qu'il pourrait peut-être aller jusqu'à Saint-Cyr-l'École. Il ne vous échappera pas que cette perspective ne répond en aucun cas à la question posée.

Autrement dit, chaque mode de transport alternatif doit être encouragé, mais comme l'a dit fort justement M. DEBARLE, il ne peut être pertinent que là où il répond à des besoins et il est évident que la réponse GCO n'est qu'un élément mais un élément extrêmement partiel de réponse aux besoins de déplacement.

Finalement, le problème qui se pose aujourd'hui est -la question a eu le mérite d'être posée par les Verts- est-ce que oui ou non, nous aurons plus de besoins de déplacement demain ? Je pense pour ma part que oui, parce que même si dans nos

modes individuels de vie nous nous efforçons, on sait qu'on peut trier aujourd'hui ce n'était pas le cas il y a dix ou quinze ans, donc on peut faire des progrès. On peut également faire des progrès dans nos modes de déplacement individuels mais nous aurons à faire face à des afflux de population qui sont inévitables, qui sont même souhaitables, personne ne souhaite que la France devienne un désert et par conséquent, comme cela a été dit, il faudra faire face à des augmentations de déplacement qui, vous l'avez bien compris, seront satisfaites en partie par le mode ferroviaire, en partie par le mode fluvial et sans raisonner en tout autoroute, puisque personne ici ne raisonne en tout autoroute, il faudra d'évidence qu'il y ait des équipements en matière autoroutière.

Une des caractéristiques de notre Ouest parisien, c'est que notre réseau routier est sous-développé, c'était une des priorités du contrat de plan passé entre les Yvelines et la région île-de France : essayer de remettre à niveau ce réseau routier, il faut continuer à le faire mais dans une optique plus autoroutière.

Je voudrais vous remercier de votre attention et vous dire que je pense que le débat progresse. Je voudrais vous dire aussi ma conviction. Nous avons bien entendu, nous tous, et nous sommes très nombreux même si ce n'est pas la majorité ici ce soir, nous sommes très nombreux à nous être prononcés en faveur du tracé rouge.

*(Manifestations).*

Je vais vous dire des choses qui vont vous faire plaisir, je vais les dire malgré les hurlements, nous sommes très nombreux à nous être prononcés en faveur du tracé rouge mais nous pensons qu'il y a effectivement sur ce tracé des points particulièrement difficiles.

Nous avons dit dans toutes les motions que nous avons votées en faveur de ce tracé, qu'il fallait absolument apporter des réponses et que les éléments du dossier actuellement ne sont pas suffisants. Il y a un point sur lequel tout le monde est d'accord, évidemment, c'est ce qui coûte le plus cher, c'est l'enfouissement.

Autrement dit, il y a à mon avis un premier principe à préserver ou à affirmer, c'est qu'à chaque fois que l'enfouissement est possible, il doit être recherché. Un deuxième principe doit être recherché, c'est l'efficacité car il a été dit à plusieurs reprises au cours des réunions de proximité que faire passer des autoroutes, sous prétexte qu'on ne pouvait pas les enfouir, là où cela ne servait à rien, était finalement une stupidité.

Ma conviction profonde est qu'il faut faire quelque chose, mais que ce quelque chose implique aussi des progrès en matière de transports alternatifs, qu'à partir de l'ossature du tracé rouge il y a des améliorations à faire et nous sommes tout à fait prêts à apporter notre pierre à cet édifice.

Je vous remercie.

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

Merci Monsieur le Maire.

Deux personnes sont impatientes et voudraient savoir pourquoi le tracé violet semble avoir été éliminé du débat ? Monsieur DEBARLE, est il vraiment éliminé ? Une personne souhaite s'exprimer auparavant.

**M. DIDIER GIRAUD, HABITANT ORGEVAL :**

Je n'ai pas été convaincu depuis le début de ce débat, et je pense qu'il s'est arrêté tout à l'heure à la question qui pour moi est fondamentale, c'est la logique globale de ce projet. Ce projet de Francilienne, qui dure depuis des décennies, était un projet de contournement global de l'Île-de-France, or, ce que j'ai entendu du Maître d'Ouvrage aujourd'hui c'est que de toute façon, sur la partie Ouest, ce ne serait pas fini.

Cette logique de grand contournement de l'Île-de-France, ne serait pas finie sur sa partie Ouest. Il me semble donc que le projet perd tout son sens et que vouloir à tout prix le prolonger jusqu'à Orgeval pour venir le connecter sur un axe qui, on l'a maintes fois dit ce soir, est totalement surchargé, et le Maître d'ouvrage nous précise qu'il n'est pas question de l'élargir ou de l'améliorer. Je ne comprends pas le dogmatisme qui veut que l'on finisse absolument ce projet à Orgeval pour le faire aboutir sur des axes hyper surchargés et qui ne se déchargeront pas.

On a même parlé d'autres compléments qui viendront encore le surcharger par le pont de Triel. Il y a dans ce projet une logique qui m'échappe complètement.

J'ai admiré le Maire de Saint-Germain qui nous a expliqué comment en faisant contourner sa commune et surtout en éliminant le projet noir qui est le seul qui vient sur sa commune, on allait régler les problèmes de l'Île-de-France. J'ai noté d'ailleurs que celui qui retient les faveurs de ses administrés, c'est celui qui passe par Chanteloup-les-Vignes, c'est mieux que Saint-Germain.

Ceci étant posé, nous avons depuis ce soir des cartes qui nous présentent divers tracés et nous n'avons jamais évoqué celui qui n'aboutirait pas à Orgeval, celui qui irait prendre l'A13 plus à l'Ouest, qui aurait un seul mérite à mon regard, c'est au moins d'éliminer toute la partie qui partirait sur l'Ouest, en direction de Rouen, d'éviter de la faire venir sur Orgeval et qui la dégagerait plus à l'Ouest. Cela ne réglerait par contre pas du tout le problème de ceux qui contourneraient pour reprendre l'A13, et je repose ma question, je n'ai toujours pas compris comment vous allez gérer le trafic sur l'A13 et l'A14 par les nombreux véhicules qui vont être amenés par votre projet.

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

Cette fois, la question est bien précisée, Monsieur DEBARLE.

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

La logique qui sous-tend ce projet est une logique de réponse à un certain nombre de besoins. J'ai rappelé les objectifs du prolongement de la Francilienne, mais nous avons bien vu dans les réunions à Conflans et à Éragny qu'il y a un réel problème sur la RN184 aujourd'hui et qu'il y a un réel problème à l'arrivée de la RN184 sur Saint-Germain.

Il existe des problèmes, il y a des points difficiles, il y a des points de sécurité routière, c'est dans cette logique que nous devons débattre ce soir, y compris de l'opportunité, vous n'êtes pas obligés de partager notre logique.

Concernant le tracé violet, s'il n'aboutit pas à Orgeval, la grande majorité des véhicules qui l'emprunteraient seraient ceux qui empruntant un des autres tracés (noir, vert, rouge, bleu) repasseraient quand-même par Orgeval car le trafic qui emprunterait le

tracé violet et qui partirait vers l'Ouest resterait très minoritaire. On a vu tout à l'heure que sur les 100 000 véhicules arrivant à Orgeval, de mémoire, il n'y en aurait que 20 000 qui se dirigeraient vers la Normandie et que beaucoup s'arrêteraient et quitteraient l'autoroute A13 dans le secteur de Meulan – Les Mureaux ou dans le secteur de Mantes.

Quand nous avons rédigé le dossier du Maître d'ouvrage, nous avons clairement indiqué que ce tracé violet ne semblait pas répondre aux objectifs qui avaient été assignés à la Francilienne et que, en début de débat, l'État n'envisageait pas de prendre l'initiative de sa réalisation.

Depuis, nous avons eu un certain nombre de réunions de proximité, y compris dans des communes qui sont sur ce tracé violet, 3 réunions en incluant Méry, où le Maire a indiqué que le tracé violet l'intéressait en supprimant de la circulation sur la départementale reliant Méry à Auvers. Il faut reconnaître qu'au cours des deux autres réunions à Gargenville et à Auvers, nous n'avons pas eu plus de succès à défendre le tracé violet que nous en avons eu à défendre les autres tracés dans les autres communes.

Comme en plus, il ne défend pas les objectifs, nous ne pouvons pas dire aujourd'hui que nous avons entendu beaucoup d'arguments à présenter à l'État pour qu'il revienne sur sa position initiale qui était de dire : le tracé violet nous n'en prendrons pas l'initiative.

Au début de la rédaction du dossier, le tracé violet n'existait pas, par contre la Commission Nationale du Débat Public nous a demandé de l'étudier afin d'avoir un débat qui envisage bien la totalité des possibilités.

**M. DIDIER GIRAUD, HABITANT ORGEVAL :**

Vous n'avez pas répondu à la question : que faites-vous du trafic qui arrive sur l'A13, vous renvoyez tout le monde sur l'A13, tout le monde sur l'A86, vous emboulez la région. Vous ne répondez pas à cette question.

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

Il me semble que j'ai déjà répondu à cette question avec un certain nombre de diapositives, je veux bien recommencer mais on va dire que je parle trop !

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

Monsieur RENARD souhaite intervenir au sujet du tracé violet.

**M. MICHEL RENARD, HABITANT D'ORGEVAL :**

J'ai mal écrit, je ne parlais pas du violet.

On parle beaucoup du trafic Nord – Sud avec les embouteillages de l'A13 mais on ne parle pas du trafic Sud - Nord et aujourd'hui, je suis un peu agacé de passer par Poissy, Achères, Conflans, pour rejoindre la 4 voies pour aller sur Cergy et le Nord.

J'ai une déviation aujourd'hui, c'est passer par le pont de Triel, Chanteloup, Andréy traverser Maurecourt et rejoindre la 4 voies à Conflans. C'est \_ d'heure le matin, mais si je passe par Poissy, c'est 1 H ou 1 H \_.

Avec un tracé rouge, ce serait peut-être \_ d'heure.

Je ne fais pas plaisir à beaucoup de personnes ici, mais vous devez savoir qu'il n'y a pas que du trafic Nord – Sud.

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

Merci. Monsieur PRUVOST, vous avez la parole.

**M. JEAN PRUVOST**, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A.184 ORGEVAL :

Je vais exprimer ici la position du CO.P.R.A et notamment la position du CO.P.R.A Orgeval.

Je voudrais tout d'abord remercier Monsieur le Président de la CPDP, d'avoir bien voulu organiser cette réunion ce soir à Orgeval, pour un sujet il est vrai, d'importance non seulement locale, mais régionale, nationale, et même internationale.

De quoi s'agit-il exactement ? Orgeval le plus grand échangeur d'Europe, ce n'est pas moi qui l'ai inventé, ce n'est pas le CO.P.R.A qui l'a inventé, c'est écrit noir sur blanc dans les documents officiels que nous collectionnons précieusement depuis maintenant une quinzaine d'années. Le « plat de nouilles », c'est une expression de ces documents qui illustre bien l'importance du projet qui nous est promis, 55 Ha, 4 fois Rocquencourt, ce n'est pas rien.

Essayons d'examiner sous différents aspects d'abord l'aspect de la circulation, régionale et locale, tous ces flux qui aujourd'hui, sont déjà effectifs à Orgeval. L'autoroute A13, 110 000 véhicules, la A14, 40 000, Monsieur DEBARLE a dit 30 000 tout à l'heure mais en nous promettant 60 000 à moyen terme, RN13 40 000, et A104 qui va s'ajouter à tout ce flux, 130 000 (monsieur le Maire a parlé de 125 000). Ce sont des chiffres très proches les uns des autres et qui, de toute façon, en ce qui nous concerne, émanent de documents que nous n'avons pas inventés, soit très rapidement 320 000 véhicules par jour sur notre commune. C'est monumental !

L'autoroute A104 véhicule à elle seule 130 000 véhicules par jour dont 25% de poids lourds en transit international, c'est un pourcentage que nous avons relevé il y a quelques années dans les documents officiels, donc 25% de 130 000, nous sommes assez éloignés des 8 000 véhicules dont Monsieur DEBARLE nous parlait tout à l'heure. Un poids lourd toutes les 4 secondes, il ne s'agit pas de camionnettes mais de véhicules de gros tonnage, la définition du Service des Mines indique à partir de 3,5 tonnes. Tous ces véhicules viendraient, selon ce scénario, véritablement buter sur Orgeval, puisque comme beaucoup d'intervenants l'ont signalé, rien n'est prévu au-delà d'Orgeval pour continuer véritablement cette Francilienne. Au-delà d'Orgeval, on va partir en « zigzag » sur des tronçons d'autoroute déjà largement saturés.

- Sur l'autoroute A13, on vient de le dire, j'ai un peu l'impression de le répéter, mais cela confirme un peu les impressions générales du public.
- Sur la RN13, également saturée, transformée en rue commerçante au niveau de

Chambourcy, ce qui n'est pas un gage de bon déblocage de la circulation

- Autoroute A14, à péage, je crois que c'est l'autoroute à péage la plus chère de France, dont je peux vous dire par expérience, lorsque je passe le matin dans l'autocar pour me rendre à mon travail, qu'il suffit du moindre accident pour provoquer des bouchons visibles depuis la bretelle d'accès Orgeval pour que bon nombre de véhicules se reportent tout naturellement sur l'A14, malgré son coût.
- Une partie de ce flux va se déverser sur le réseau secondaire local. CD45 (avenue Frédéric Chartier), et par des itinéraires de contournement, tels que le « Haut Orgeval » ou Abbecourt. Imaginons tout ce petit tissu local traditionnel complètement dépassé par cet afflux soudain et complètement inapproprié.

A qui fera-t-on raisonnablement admettre que la solution à nos problèmes actuels d'encombrements consiste précisément à ajouter encore 130 000 véhicules à un trafic local ayant déjà largement dépassé les normes de saturation ? Tous les projets débouchent directement ou indirectement à Orgeval, 4 y arrivent directement, le 5ème y revient de façon indirecte.

Ce scénario d'hyper concentration locale de la circulation provoquerait inévitablement une aggravation supplémentaire du trafic, y compris en direction de St-Quentin-en-Yvelines et de Mantes, il faut le souligner.

Voilà pour les aspects de circulation, je vais maintenant vous parler des aspects de pollution.

Que dire des fortes pollutions chimiques et sonores au quotidien, notamment pour les habitants du hameau de Picquenard, hameau retenu par l'équipe municipale comme site de construction de la nouvelle crèche et de la nouvelle école, du hameau de La Chapelle, du Champ des biens, et de Bethemont pour nos amis de Poissy, mais aussi sur le centre d'Orgeval, parce que les vents de Nord – Nord-Est feront de toute façon que le centre ne sera pas épargné, et chacun sait que lorsque le flux de circulation atteint ces niveaux, une aspiration fait dériver ce flux.

Pollution atmosphérique : toutes les études scientifiques le démontrent, la pollution atmosphérique générée par le trafic automobile le long des grands axes routiers a un impact important sur la santé humaine que ce soit chez l'adulte ou l'enfant : asthme et bronchiolite chez l'enfant, malformations cardiovasculaires sur les fœtus, cancer du poumon, taux de mortalité accentué (6 000 décès en France, à comparer avec les 5 000 décès dus aux accidents de la route), pollution augmentée en particules fines entraînant 4% de décès supplémentaires.

Des scientifiques de renommée internationale, notamment les deux prix Nobel de médecine français (les Professeurs Jacob et Dausset), des membres de l'Académie des Sciences (les professeurs Jean Bernard, Yves Coppens, François Gros, Lucien Israël, Luc Montagnier), des personnes dont l'avis fait autorité dans le domaine, ont signé l'appel de Paris qui dénonce ouvertement les impacts de la pollution chimique sur la santé et la vie humaine.

Aujourd'hui plusieurs centaines de scientifiques internationaux ont apporté leur signature à cet appel. Il est signé par le Conseil National de l'Ordre des Médecins,

ainsi que par l'ensemble des Conseils Nationaux de l'Ordre des Médecins et Syndicats Médicaux des 25 pays membres de l'Union Européenne.

L'échangeur va générer tous les polluants : oxyde d'azote, ozone, benzène, particules fines, qui vont ensuite se diffuser dans tous les axes rattachés à cet échangeur.

Le graphique de la diapositive 2 que vous voyez se rapporte à l'échangeur de la Porte de Bagnolet qui est moindre en volume de circulation que ce qu'on nous promet à Orgeval. On y voit que jusqu'à 1 200 m de l'axe de cet échangeur, on arrive à 47 microgrammes d'oxyde d'azote, c'est la source Airparif.

Conclusion, l'échangeur d'Orgeval avec 25% de plus de véhicules que celui de Bagnolet produira les mêmes nuisances mais dans un rayon bien plus important encore dans les directions Orgeval, Poissy, Saint-Germain.

Lorsque la DREIF calcule le nombre d'habitants impactés sur une bande de 300 m, de part et d'autre du projet, cela n'est pas réaliste, et nous demandons que cette prise en compte des habitants soit étudiée pour tenir compte de la réalité, c'est-à-dire avec recherche dans une bande beaucoup plus large, de part et d'autre du tracé.

Cela implique la reprise des contrôles de la pollution déjà réalisés par un organisme à définir.

Pollution sonore : la diapo qui vous est présentée émane de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie. 80% du bruit proviennent des transports et 68% de cet ensemble proviennent du trafic routier.

L'Organisation Mondiale de la Santé recommande un niveau de bruit qui devrait être inférieur à 35 dB pour un repos nocturne convenable. Les services de la DREIF retiennent comme niveau sonore admissible en zone de résidence 60 décibels en journée et 55 décibels la nuit. Notons à titre de comparaison: qu'une machine à laver en phase d'essorage, émet 50 dB et personne ne songerait raisonnablement à devoir supporter son bruit en permanence.

Le Dossier du Débat Public lui, évoque une « ambiance modérée », dès lors que l'on est inférieur à 65 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit, on est bien au-delà des 35 dB préconisés. N'oublions pas que, lorsque l'on passe de 60 dB(A) à 65 dB(A), la puissance sonore est triplée.

Notons également que les niveaux de bruits auxquels nous faisons allusion, ne tiennent absolument pas compte des autres bruits environnementaux, notamment des avions qui à certains moments de la journée peuvent émettre jusqu'à 125 dB.

Ces niveaux de bruit sont considérables et insupportables en permanence par l'organisme. Le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable mentionne par ailleurs dans un dossier de presse d'octobre 2003, que « biologiquement, on ne s'habitue pas au bruit, si le cerveau essaie d'oublier le bruit en parvenant à le filtrer, notre système nerveux lui l'enregistre continuellement ».

Il est à signaler que le CETE Nord-Picardie (organisme ayant effectué ces mesures), conscient du niveau élevé du bruit va jusqu'à conseiller l'installation de fenêtres isolantes. C'est un aveu significatif!

Le dossier de présentation contient un certain nombre de tests de bruit faits à des endroits qui à notre sens ne sont pas les plus judicieux. Vous reconnaissez sur cette diapo le restaurant du bord de la RN13 à La Maladrerie, c'est un endroit près des feux rouges qui bouchonne en permanence. Il est bien évident que si l'on compare le niveau de bruit actuel qui est déjà très élevé au niveau de bruit futur, on risque de n'avoir que très peu de différences entre la situation actuelle et la situation projetée.

Dans la forêt, en haut de la côte d'Orgeval, nous avons enregistré les bruits. C'est un endroit qui est déjà très bruyant. On va comparer un bruit actuel qui n'est pas dans le périmètre impacté par ce projet d'échangeur avec un bruit futur, on ne constatera qu'une différence très faible, et on conclura que tout cela est donc parfaitement compatible et supportable.

Concernant l'argumentation du projet en lui-même, c'est assez intéressant, dès les premières pages du dossier, il est mentionné que « Les études de trafic montrent que, parmi les cinq tracés présentés, le tracé « rive droite Chanteloup » est celui qui permettrait de soulager le plus efficacement le réseau Francilien ». Ce tracé (le tracé rouge) est même qualifié d'Historique. Que signifie le terme « historique » ? La légitimation de ce tracé a priori est tout à fait étonnante dans un tel dossier de présentation. Les dés sont-ils déjà jetés ?

*(Mouvements d'impatience dans la salle).*

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

S'il vous plait, laissez terminer Monsieur PRUVOST.

**M. JEAN PRUVOST**, PRESIDENT DU CO.P.R.A.184 ORGEVAL :

Nous avons attendu 11 heures du soir pour avoir la parole.

*(Autres mouvements d'impatience dans la salle).*

Je ne parle pas au nom des Verts mais au nom du CO.P.R.A.

Pour faire passer ce projet, l'on avance le chiffre de 2 000 emplois créés. Où ? Quand ? Dans combien de temps ? Dans quel secteur économique ? Peut-on répondre à ces questions ? Impossible.

L'autoroute ne crée pas d'emplois, elle ne fait que les déplacer, Monsieur DEBARLE en a convenu, lors de la réunion de Maurecourt.

Il est par contre à craindre que l'aggravation des conditions de circulation, et tout particulièrement des difficultés d'accès à la zone commerciale de la RN13, par l'asphyxie permanente que ce projet contribuerait à entretenir, ne finisse tout simplement par nuire gravement aux activités économiques locales.

Alors que cette même Francilienne chemine à l'Est à environ 40 km de la capitale, on trouve normal, après ce grand zigzag du côté Ouest, que cette super « rocade » théoriquement concentrique, se retrouve brusquement, à Rocquencourt, à seulement 15 km de Paris.

Nous ne contestons pas la nécessité du bouclage de la Francilienne, mais dans le cas

présent, ce nouveau tronçon, prévu normalement à péage, débouchant sur ce qu'il faut bien appeler une déviation permanente, ne peut être qualifié de bouclage et on se demande si la signalisation au sol ne sera pas de couleur jaune comme dans toute déviation.

A vrai dire, ce projet, dont l'idée initiale qui était une idée de desserte locale remonte maintenant à 47 ans, apparaît vraiment dans le contexte actuel, comme un bricolage anachronique et inadapté.

Cette vision des choses a d'ailleurs bien été comprise par 3 Premiers Ministres qui ont déjà officiellement annulé ce tracé. La parole de l'État est aujourd'hui bafouée par sa remise à l'ordre du jour. En ce qui nous concerne, nous n'attendrons pas l'arrivée des bulldozers pour nous informer et pour réagir, il serait alors trop tard.

Le CO.P.R.A enregistre une forte augmentation des adhésions, les Orgevalais prennent conscience de la catastrophe que représenterait l'arrivée de l'A104 pour leur commune, et, dans l'intérêt général et surtout celui de nos enfants, forts des expériences douloureuses du passé, tous ensemble disons : Ne commettons pas cette erreur, Orgeval n'a pas vocation à figurer dans le livre des records, le plus grand échangeur d'Europe, Monsieur le Président, non merci !

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

Merci Monsieur PRUVOST. Monsieur Pierre-Émile RENARD, vous avez la parole.

**M. PIERRE-ÉMILE RENARD**, ASSOCIATION PROFILE :

Monsieur le Président, Messieurs les Élus, Mesdames, Messieurs, il va de soi que si l'on écoute un certain nombre d'orateurs, vous n'avez plus qu'à aller à pieds. Je crois que c'est la bonne solution, on refuse de prendre en considération la réalité des choses.

Je suis ici le représentant de PROFILE, c'est à dire « Pour la Réalisation à l'Ouest Francilien d'un Réseau Intégré dans L'Environnement ». Je représente ici un certain nombre de propriétaires fonciers, d'exploitants agricoles, et je représente aussi les amis des forêts de Saint-Germain et de Marly.

Il va de soi que le vrai débat qui se pose ici, c'est « sortir de la nasse » et je me permettrai de faire une proposition qui vaudra ce qu'elle vaudra mais qui aura le mérite d'être concrète. Lorsque le CO.P.R.A nous dit qu'il est pour le bouclage de la Francilienne, malheureusement, je n'ai pas entendu jusqu'à ce jour et pourtant, j'assiste assez régulièrement aux réunions, de solution concrète pour savoir comment ce bouclage peut se faire en respectant l'Homme, en respectant la nature et en étant efficace. Car c'est tout le problème, je crois que dans la mesure où on veut le réaliser, il faut qu'il y ait ces trois points.

Il va de soi que des gens tout à fait honorables disent : « ne faisons rien ». Toutes les expressions sont respectables, il faut simplement savoir que ceux qui ne veulent rien ne vous empêcheront pas de prendre votre véhicule. On ne peut que vous conseiller de vous regrouper, on ne peut que vous conseiller de prendre des moyens de transports en commun, on ne peut que vous conseiller que de prendre des véhicules qui polluent moins, mais on est encore dans un pays de liberté, et il n'existe pas de solution pour faire en sorte que du jour au lendemain la pollution soit moindre.

Je vais prendre une image. Nous sommes tous maintenant convaincus qu'il faut donner de plus en plus la place à des transports en commun, personne n'en disconvient, mais si vous reveniez un peu en arrière, au 19<sup>ème</sup> siècle, vous vous apercevriez que le train était mal vu par les gens qui voulaient protéger l'Homme et la nature, parce que c'était un polluant et de ce fait, on ne voulait pas que le train pénètre dans la ville.

Nous sommes dans le même cas, c'est-à-dire qu'aujourd'hui on essaye de vous dire qu'il ne faut pas réaliser ce réseau, qui doit être cohérent, sous prétexte que sur le réseau lui-même, il y a des polluants. Non, on se trompe de combat ! Il faut d'abord résoudre les problèmes des polluants, ce n'est pas le problème de ce jour, c'est le problème de l'ensemble de notre population, d'une évolution d'état d'esprit, c'est une évolution des moyens, cela ne se fera pas du jour au lendemain, mais ce n'est pas en confrontant cela avec les tracés qu'on changera quelque chose. On n'a pas à l'envoyer plus spécialement chez le voisin parce que ce sera polluant chez le voisin.

Je vais faire une petite digression pour dire à mon ami, historien, comme moi, que le fameux échangeur, dit d'Orgeval, n'a rien d'Orgevalais, malheureusement il est pisciaçais. Vous en avez le nom et cela vous permet de combattre les difficultés apportées par cet échangeur mais 90% se trouve sur le territoire de Poissy. Je vais également répondre à la question : Pourquoi parle t-on de tracé historique ? Tout simplement parce qu'il y a 15 ans, il a été présenté un tracé inepte, sans aucune protection, il a été combattu à juste titre, il y a eu à ce moment là confrontation avec d'autres solutions et le tracé en question, rouge, a été retenu par rapport à d'autres tracés possibles qu'on retrouve sensiblement dans les quatre autres tracés présentés.

On parle donc de tracé historique car ce tracé avait déjà été retenu et mis de manière arbitraire dans le tiroir, sans discussion, sans aller jusqu'à l'enquête publique. Certains allant jusqu'à l'ironie l'ont appelé préhistorique. Eh bien oui, si aujourd'hui un tracé s'impose vers ici, c'est parce que la vallée de l'Oise, en face, est un axe de déplacement humain et que quand on veut aller vers le Sud, on arrive à Poissy et on part vers le Centre ou le Sud de la France en contournant Paris.

On peut toujours s'amuser avec les mots, venons-en simplement au problème de débouché sur Orgeval, peu importe si c'est le rouge, le noir, le violet, le bleu ou le vert qui arrive. Aujourd'hui, vous être complètement empêtrés dans la circulation, dans la pollution, on l'a vu avec la RD154, la RD30, la RD53 vous avez la pollution à demeure. Il n'y a pas de solution à court terme puisque sur ces voiries locales, il n'existe aucun moyen de vous protéger des nuisances sonores et si nous prenons une comparaison que Monsieur DEBARLE pourrait présenter un jour, entre les pollutions sonores provoquées par la RN13 et l'A14, on s'aperçoit que l'A14 a une pollution sonore en pinceau, c'est-à-dire qu'elle ne s'étale pas, elle ne se répand pas sur l'environnement, en revanche sur la RN13 la surface impactée est beaucoup plus importante, c'est ce qui se passe ici sur toutes les voiries.

Ne venons pas dire que l'autoroute apporte forcément la pollution. Si elle est bien faite, comme l'A14, si systématiquement on réalise un tunnel là où on attaque la population urbaine ou la forêt, forêt qui n'existerait plus si on ne réalise qu'une tranchée couverte. Dans les endroits moins denses, il est possible de faire des tranchées couvertes et dans la nature, on peut la réaliser avec une différence d'altitude entre la chaussée et la crête des merlons (les merlons sont de petites collines placés de part et d'autre de l'autoroute) ce qui supprime la gêne.

Je suis camboricien je suis aux premières loges en hauteur, en balcon sur l'autoroute A14, et j'apporte le témoignage que l'A14 ne provoque aucune pollution sonore et est atténuée dans le paysage du fait de la présence des merlons. Prenez au moins conscience qu'il peut y avoir des éléments de protection, cherchez-les quel que soit le tracé.

Comment échapper à cette nasse ? Certains ont dit, « vous pouvez toujours tirer la chasse, vous n'arriverez à rien si c'est bouché », nous sommes dans ce cas, nous arrivons dans un blocage, dans un mur avec l'A13 qui est bouchée. C'est une insanité que de proposer le trajet A13 - A12 comme bouclage. Pourquoi ceci ne doit-il pas exister ? Parce qu'il y aura tout de suite tentation d'élargir l'A13, c'est évident, 2 voies, 3 voies, on taille dans la forêt. Nous ne luttons pas Homme contre arbre, nous luttons Homme contre la forêt, c'est-à-dire l'ensemble de l'écosystème. Il faut arrêter de tailler dans la forêt, nous ne voulons ici ni un Bois de Boulogne ni un Bois de Vincennes à la place des forêts de Saint-Germain et de Marly.

Si on a une emprise suffisante sur l'A13, c'est simple, on réalise les fameux merlons que l'on mettrait si on la réalisait aujourd'hui de façon à ce que lorsqu'on se promène en forêt de Marly, il n'existe pas ce bruit sonore tout à fait désagréable, on vient pour se reposer et on trouve la pollution sonore la plus forte qui soit. Il y a une emprise suffisante, utilisons-là pour faire les merlons protecteurs, d'autant plus qu'ils offriraient en plus une protection par rapport à la voie qui ne sera plus victime des chutes d'arbres que vous connaissez tous. Quand on est sur une autoroute dense sur laquelle chutent des arbres, ce n'est pas à comparer avec la chute d'arbres sur un homme.

Comment essayer de déboucher ce carrefour ? Il faut prendre le problème dans son ensemble et ne pas le laisser progresser de manière sournoise, il faut d'ores et déjà demander que le prolongement de la Francilienne se poursuive au-delà par une voie protégée avec les mêmes conditions que l'arrivée sur Poissy, c'est-à-dire à cet endroit, passer en tunnel sous les Champs de bien pour ressortir en face de la Ferme du Pou, puis prendre la RD30 d'une manière protégée pour l'environnement.

Si vous le laissez faire par le Département, il va de soi que ce sera fait comme pour la RN13, sans protection phonique pour les environs.

C'est ce que je voulais vous dire, essayons de sortir de la nasse !

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

Merci Monsieur RENARD. Monsieur Louvet de l'APSO, vous avez la parole.

**M. DANIEL LOUVET, MEMBRE DE L'APSO :**

L'APSO est une association d'environnement sur Orgeval qui a un quart de siècle. C'est la seule association de ce type agréée sur la commune. Elle a réalisé de nombreuses actions dans le cadre de la protection des sites, par exemple le classement de 400 Ha de bois créant la liaison forêt des Alluets – forêt de Marly, nous n'avons pas attendu les gens de la forêt de Saint-Germain.

Pour l'A104, on nous ressort aujourd'hui le tracé dit historique, moi je dirais antique, il provient du PDUI 38 datant de 1959. J'ai un grenier bien fourni, j'y ai retrouvé le document jauni sous sa couche de poussière, le voici, il date du 17 avril 1959. A cette époque, les ingénieurs avaient des idées, croyaient en leur étude, comme Monsieur

DEBARLE, surtout de grandeur mais économiquement catastrophique. Le plus grand bateau, c'était le France, l'avion le plus rapide, c'était le Concorde, le plus grand réacteur nucléaire, c'était Super-Phénix, pour le logement, des tours et des barres, pour les isoler, de l'amiante et pour Orgeval le plus grand échangeur d'Europe.

En 1959, l'air, l'eau, l'espace, le pétrole étaient considérés comme inépuisables. Le temps s'est écoulé, deux chocs pétroliers, le troisième est actuel et sera durable. Tchernobyl dont c'est cette semaine le 20ème anniversaire a révélé le mensonge d'État, la pollution s'est étendue sur tout le territoire. Les tours de logements construites à cette époque sont invivables et c'est à la dynamite qu'on les détruit, quant à l'amiante, nous sommes très bien placés à Orgeval pour en parler, l'usine ETERNIT de Vernouillet, malgré les discours rassurants de ses directeurs, a envoyé quelques-uns de ses ouvriers Orgevalais au cimetière, dont mon voisin.

Je vous rappelle aussi que la Chambre de Commerce qui est tout en faveur du projet connaissait en 1980 le danger de l'amiante et a soutenu la société ETERNIT qui a dispersé sur tout le territoire communal des plaques de fibrociment dont aujourd'hui personne ne sait que faire.

N'ayant plus d'idées, on nous ressort les vieux plans d'autoroute et d'échangeurs. La seule chose qui a changé, c'est l'appellation, de A88 en 1959, vous l'avez renommée A184 en 1989 puis A104. Il y a dans la marine une formule qui dit « peinture sur merde égale propreté ». Mais sur ces vieux plans, l'A88 ne s'arrêtait pas à Orgeval, elle continuait à partir de la côte d'Orgeval en direction de Plaisir, de plus, il y avait une liaison directe A14 vers le départ de l'A88 le long de la côte des Grès.

Il y avait 2 échangeurs, un en haut de la côte des Grès un échangeur principal et l'échangeur vers Plaisir, c'est pour cela que maintenant on est bloqués.

Pourquoi sur le tracé S2 bleu, ramener la circulation à l'embranchement A13 – A14 ? Je considère que c'est un non-sens. Nous demandons d'étudier une liaison avec le haut de la côte d'Orgeval si par hasard ce tracé pouvait présenter un intérêt.

On nous a dit que la côte serait trop raide, on peut se rapporter à la redescente de l'autre côté du sommet de la côte d'Orgeval. Cela ferait deux petits échangeurs préférables à un monstrueux, en effet, la dimension n'est pas proportionnelle au nombre de voies, mais proche du carré de celui-ci. Mais cette liaison n'a de sens que s'il y a une suite, ce qui a déjà été dit ce soir, faire déboucher 130 000 véhicules dans ce qui est le matin, ce que j'appelle le parking A13, est ridicule.

Or la suite, vous le savez bien, n'est plus possible à cet endroit. Le seul tracé qui offre la possibilité de réaliser une suite est le tracé violet, d'ailleurs prévu dans le plan de 1959.

Le Conseil Général vient d'adopter le principe de cette liaison, le C13 – F13, et vous voyez l'article de journal sur la diapositive, parce que c'est une nécessité. Dans le Mantois, à partir de cette liaison, on peut poursuivre et faire un vrai bouclage de la Francilienne.

Revenons au local. Les calculs de trafic qui nous ont été présentés précédemment, indiquent qu'environ 130 000 véhicules emprunteront l'A104, ce qui -je cite le document qui vous a été remis, page 5- ne ferait que « 10 000 véhicules de plus sur

l'A13 et 4 000 sur l'A14 ». Orgeval n'étant pas la destination finale des 115 000 véhicules restants, où passeront-ils ?

Naturellement sur nos routes secondaires : Sur la côte des Grès, par l'avenue Frédéric Chartier, par la rue de Feucherolles, et nous en avons l'expérience, c'est ce qui arrive déjà l'été lors des fermetures pour travaux de l'A13. Regardez par où passent les véhicules lorsque l'A13 est fermée pour regoudronnage au mois d'août, et pourtant le trafic est faible.

Concernant la pollution, celle-ci ne s'arrête pas à la bordure du trottoir, on nous a fait le coup il y a 20 ans avec la pollution qui s'arrêtait à la frontière, on nous dit maintenant qu'il y a une frontière à 100 m de la route, je n'y crois pas, elle ne disparaît pas, on dit qu'elle se disperse, c'est un joli mot, c'est-à-dire que nous la subissons tous, elle se transforme en ce que l'on nomme poétiquement pollution de fond et nous n'avons plus d'air pur à respirer.

J'ai participé aux mesures de Airparif et du SPI de la vallée de la Seine en 2004 qui montrent bien que cette pollution s'étend jusqu'au plateau des Alluets pourtant à plus de 3 km de la voie de l'autoroute.

Quand on a un problème sur l'eau, on vous distribue de l'eau minérale en bouteilles, mais je ne pense pas qu'on va nous distribuer de l'air minéral en bouteilles.

Une autoroute, comme nous l'a dit Monsieur DEBARLE, ne crée pas d'emplois, et je répète ce qui a été dit à Maurecourt, sauf ceux générés par les maladies respiratoires qu'elle provoque, on va avoir besoin d'infirmières, on en fera venir d'Espagne, parce que chez nous, on n'a pas été capables, avec le numerus clausus, d'avoir suffisamment d'infirmières et de médecins, pourtant le concours est difficile. On transforme ceux qui veulent être médecins en dentistes.

Nous ne pouvons accepter ce projet transformant notre site rural en un échangeur Bagnolet bis, non à la pollution sonore, non à la pollution chimique, non à l'A104.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur LOUVET. Monsieur DEBARLE, pouvez-vous nous livrer quelques réflexions ?

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

Plusieurs remarques par rapport à ce que j'ai entendu sur les trois interventions précédentes.

Pourquoi n'avons nous pas proposé de liaison avec le haut de la côte d'Orgeval ? Il est évident pour nous que si nous devons faire une liaison entre l'arrivée du tracé S2 et le haut de la côte d'Orgeval, celle-ci serait en souterrain, tunnel ou tranchée couverte. Mais il existe un énorme problème de relief, l'arrivée du S2 est à la cote 70. Nous sommes obligés de rester pratiquement à plat pour passer dans le secteur de Chambourcy, il est possible de monter légèrement mais on ne peut dépasser la cote 100, et il faut arriver en haut, à la cote 170, ce qui impliquerait une pente de 8%. D

Dans un tunnel, on ne peut pas dépasser une pente de 5% pour des raisons de sécurité, c'est totalement interdit. S'il y avait un feu, l'effet de cheminée qui emmène les flammes et la fumée deviendrait totalement incontrôlable.

Nous allons approfondir l'idée émise précédemment de mettre les merlons le long des autoroutes existantes. A l'époque Villexpress, lorsqu'on mettait en application nos connaissances pour mettre en œuvre un projet routier, il s'agissait d'équilibrer les parties en déblais et les parties en remblais pour éviter tout stockage de terre. Maintenant, le but est d'insérer le mieux possible l'ouvrage dans le paysage et comme l'ouvrage est en totalité en déblai, en dessous du niveau du sol quel que soit le tracé, si celui-ci est réalisé, nous aurons suffisamment de terre, et pourrons peut-être creuser l'idée tant pour l'A13 que pour l'A15.

En revenant sur l'intervention de Monsieur PRUVOST, des chiffres et des arguments ont été donnés, je souhaiterais rappeler quels sont nos chiffres. Il a été cité le chiffre de 25% de poids lourds, je rappelle que d'après nos études, nous sommes à 8% de poids lourds. Il a été dit qu'il y aurait en plus 130 000 véhicules dans le secteur de l'échangeur d'Orgeval. Je rappelle que les véhicules viennent d'un petit peu partout, il y aura certes des véhicules en plus, pas 130 000 mais 10 000 uniquement sur l'A13, un peu plus sur les autres voies mais en aucun cas 130 000. Ce qui veut dire que la circulation sur l'échangeur d'Orgeval ne dépassera pas ni même n'approchera pas celle de l'échangeur de Bagnolet.

Quand on compare les niveaux sonores, je suis d'accord, beaucoup de gens pensent qu'il ne faut pas un bruit supérieur à 45 dB pour avoir un sommeil reposant, et l'Organisation Mondiale de la Santé a indiqué qu'il fallait abaisser ce seuil, mais quand on mesure ce bruit, on le mesure à l'intérieur d'une pièce.

Les mesures de bruit que nous réalisons sont faites à 2 m d'une façade, à l'extérieur, avec l'effet de résonance. Il y a atténuation du bruit entre l'extérieur et l'intérieur, il est donc difficile de comparer car seule une partie du bruit entre à l'intérieur des pièces, même fenêtres ouvertes.

**M. BOITEAU, HABITANT D'ORGEVAL :**

Je suis Orgevalais et riverain. Vous avez raison, les mesures se font toujours par rapport aux façades, mais pourquoi avez-vous placé vos capteurs au bord de l'autoroute ? Au Rendez-vous de Chasse, qui est un nom un peu pompeux, vous arrivez à 78 dB, ces mesures ne servent à rien, vous faites des mesures sur la RN13 au cul des camions, ce ne sont pas des mesures honnêtes, c'est de la mauvaise information. Vous avez tout intérêt à surestimer ces valeurs car la réglementation des routes nouvelles tient compte de l'état existant, donc si on force l'état existant, on fait passer tout ce que l'on veut par la suite.

On ne peut pas accepter ce genre de mesures, par contre, nous vous invitons à venir faire des mesures de façades à La Coudraie ou dans le site qui est prévu pour cet échangeur. Nous avons sollicité des experts qui sont prêts à la faire, nous allons vous envoyer un devis car naturellement vous n'allez pas nous le proposer.

Nous vous invitons à faire un état existant qui soit réel. C'est valable à la fois pour la pollution sonore et pour la pollution chimique qui va fortement augmenter avec cet échangeur. Vous nous dites qu'il n'est pas aussi important que Bagnolet, je crois que nous n'en sommes pas bien loin et compte tenu des prévisions de circulation que nous

avons vues la semaine dernière à la mairie, avec des chiffres officiels qui ne sont ni ceux du CO.P.R.A, ni de l'APSO, ni de toute autre association, nous avons des prévisions de circulation importantes.

On sait, à Bagnolet que la pollution fonctionne un peu comme un système de siphons, comme avec des fluides, les véhicules passent et emmènent avec eux des traînées de pollution qui viennent enrichir tous les axes qui sont autour, le Boulevard Périphérique dans le cas de Bagnolet, mais là pour nous, ce sera la RN13, l'A13 et toute cette pollution va élargir la bande nocive actuellement à 300 m qui pourra passer à 500 m ou plus.

A Bagnolet, à 1 200 m, on a 47 microgrammes de NO<sub>2</sub>, l'objectif qualité est de 40 et on est encore à 47 à 1 200 m. Le Ministère de l'Environnement et du Développement Durable indique que la limite de protection de la végétation se situe à 30 microgrammes. Nous pouvons penser que ce qui est bon pour la végétation l'est également pour nous. On est très loin de cet objectif de 30 microgrammes pour Orgeval, et ne parlons pas de Poissy.

Autre facteur important : l'ozone. L'ozone a un comportement très particulier, la pollution se fait un peu comme un champignon, c'est-à-dire qu'elle démarre au niveau du centre d'un endroit de forte circulation pour ensuite diffuser dans les régions éloignées et ce n'est pas maîtrisable.

On ne peut pas nier toutes ces pollutions. Quand vous dites, et je ne reviens pas sur les 2 000 emplois, on a fait la peau à cette idée-là, que la pollution n'augmente pas, c'est faux ! Elle augmente en permanence, parce que la circulation augmente, parce que les moteurs sont plus puissants, ils ont augmenté de 290 cm<sup>3</sup>, entre 1995 et 1999, chiffre fourni par la Fédération des Automobiles Clubs donc digne de confiance. Les gens utilisent plus la voiture pour leurs déplacements pour le travail. Les 35 heures entraînent des vacances plus fréquentes et plus courtes donc les gens prennent la voiture, donc la circulation augmente et la pollution augmente.

Les producteurs de voitures en France ont pour objectif d'en vendre plus, c'est leur raison d'exister, et cette pollution nous la vivrons de façon très difficile à Orgeval car nous aurons une augmentation sur tous les axes et lorsque des contrôles seront faits, nous nous attendons à des surprises.

Nous ne pouvons admettre cette argumentation de la pollution qui n'augmente pas.

*(Applaudissements).*

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

Je passe maintenant la parole à Mme Hélène BOISVERD.

**MME HELENE BOISVERD**, CONSEILLERE MUNICIPALE ENVIRONNEMENT D'ORGEVAL, MEMBRE DE L'APSO, MEMBRE DU CO.P.R.A :

Si j'interviens ce soir, c'est que je travaille dans un univers professionnel particulièrement soucieux des problèmes de santé, car dépendant de Agence de Sécurité Sanitaire et du Ministère de la Santé, nous sommes soumis à une réglementation pointilleuse et à une remise en question constante des substances chimiques que nous utilisons.

Je suis donc particulièrement étonnée, j'ose dire, stupéfaite, que l'exposition à des polluants dont vous donnez la liste et qui sont caractéristiques du transport routier (particules, Nox, monoxyde de carbone, composés organiques volatils, benzène, dioxyde de soufre, plomb etc.) vous paraissent acceptables, disons-le négociables, car inférieurs (si tout va bien, si les vents sont favorables, s'il ne fait pas trop chaud), à des taux de référence.

Je voudrais mettre en avant 3 points

1. La variabilité des taux à ne pas dépasser en émissions de polluants.

Je ne peux pas m'empêcher de rapprocher votre dossier de celui d'une enquête publique qui vient de se terminer concernant l'extension d'une entreprise ECOPUR installée dans une commune voisine, à l'Ouest d'Orgeval. Il s'agit d'un petit dossier par rapport à votre autoroute, mais cela ne fait rien, c'est instructif. Elle émettra, par ses chaudières, des Nox, du plomb, des dioxines, du cadmium, de l'arsenic, etc. Orgeval est consultée pour l'enquête, car elle sera sous le vent, s'il vient d'Ouest.

Certains de ces polluants sont les mêmes que pour l'A104.

Question : Pourquoi les taux de pollution acceptables sont-ils différents selon les dossiers ?

Pour cette usine, les taux maximums de rejets tolérés de Nox, sont 3,5 fois plus élevés que pour l'usine d'incinération d'Azalys, dossier que nous connaissons d'autant mieux que nous sommes partenaires. Pour votre A104, les taux sont énormes par rapport à ce que recommande le Ministère de l'Environnement pour un bois ou pour un champ. Monsieur BOITEAU vous les a cités tout à l'heure.

Première conclusion : c'est le lieu que l'on protège et ce n'est pas l'être humain.

Deuxième conclusion : la technologie actuelle ne permettant pas de diminuer suffisamment ces rejets de polluants, on laisse la barre haut jusqu'à ce que la technologie s'améliore. Tant pis pour les riverains.

2. L'addition des sources polluantes.

Dans le dossier ECOPUR, comme dans celui de l'A104, chaque dossier est étudié séparément. Mais nous, Orgevalais, nous additionnons leurs méfaits, par vent d'Ouest, nous aurons la pollution des usines type ECOPUR, par vent d'Est celle de l'A104, et, en cas de forte chaleur comme nous avons déjà vécu et s'il n'y a plus de vent, la pollution restera sur place.

3. Et les êtres humains dans tout cela? Quel est l'impact sur leur santé ?

Pour ces taux de référence, vous savez sans doute qu'ils sont remis en question par les chercheurs qui s'occupent de Santé Environnementale, c'est-à-dire de problèmes de santé liés à l'environnement. On y trouve des médecins, des cancérologues, des spécialistes des pathologies respiratoires, endocriniennes, des toxicologues et des épidémiologistes.

Leur inquiétude vient de l'augmentation régulière du nombre des cancers, particulièrement chez les enfants, de celle des maladies respiratoires et des allergies, (asthme et allergies cutanées), qui empoisonnent la vie de ceux qui les subissent.

Cette augmentation est plus forte dans les zones polluées et surtout lors des pics de pollution.

En matière d'étude sur les conséquences de la pollution, nous avons pris un retard considérable dans l'étude de l'impact des microdoses répétées de ces polluants dans lesquels nous vivons 24 heures sur 24, études bien différentes des études toxicologiques classiques de médecine du travail, qui sont plus fournies, et qui, on le comprend bien, n'incluent pas les effets sur l'enfant, car celui-ci ne travaille pas.

Mais, les choses bougent, les moyens mis en oeuvre depuis quelques années sont plus conséquents, et, surtout les chercheurs du monde entier se fédèrent pour travailler sur les mêmes sujets.

Des études particulièrement explicites, notamment américaines, ont démontré la banalité de la présence des polluants dans nos organismes, dans le lait maternel, dans le sang, dans les tissus des enfants et des fœtus. N'oublions pas que du fait de leur vitalité, les enfants, comme les sportifs d'ailleurs, absorbent 2 fois plus d'air qu'un adulte, rapporté au poids. Quant aux fœtus, c'est leur propre mère qui les contamine.

D'ailleurs, dans certains pays, les femmes peuvent demander une vérification de la qualité de leur lait avant de décider d'allaiter.

Un programme de recherche a été lancé à l'échelle européenne : Il s'agit de REACH « enRegistrement, Évaluation et Autorisation des substances chimiques ».

Il a été voté en 1<sup>ère</sup> lecture au Parlement Européen en novembre 2005 et ratifié en Conseil des Ministres en décembre dernier. Il est gigantesque : 100 000 substances chimiques vont être étudiées. Si elles présentent un danger pour la santé, il y aura restriction à leur utilisation ou suppression et remplacement par des substances peu ou moins dangereuses. Les associations de consommateurs européennes, qui sont puissantes, suivent de très près ce dossier. Les axes de recherche portent sur :

1. L'impact des microdoses répétées, des pollutions et extérieures et intérieures.
2. L'impact sur les enfants.

Pour en revenir à notre A104, vous ne semblez pas avoir ces mêmes préoccupations. Votre dossier ne donne pas l'impression que des médecins y aient travaillé.

- > Expliquez-nous quels moyens de protection auront les populations pour se protéger des polluants de l'air ?
- > Elles ne pourront même pas ouvrir les fenêtres sans arrière pensée : ces polluants ne se voient pas, ne se sentent pas, et comme cela a déjà été dit, on n'achète pas en dépannage de l'air pur en bouteille au supermarché comme on achète de l'eau.
- > Compter sur une météorologie favorable n'est-il pas un peu simpliste ?

> Et si les polluants se déplacent un peu, ils concerneront les communes voisines, pour lesquelles aucune étude d'impact n'a été envisagée dans votre document.

En conclusion, on nous fait croire que la technologie arrivera à faire diminuer ces polluants dangereux. Mais quand et de combien ?

Le seul moyen actuel est de nous en éloigner. Cette affaire de pollution est celle de tous les citoyens et pas de quelques décideurs. Un jour, comme pour l'amiante, il faudra rendre des comptes. Et l'amiante, nous connaissons, des Orgevalais travaillant chez ETERNIT en sont morts.

Pour conclure, et sur la base de ces connaissances, la meilleure protection n'est-elle pas de ne pas mettre la pollution près des habitants ?

Je ne parle pas seulement d'Orgeval mais également de toutes les villes qui se trouvent sur le tracé. Ni M. DEJOU ni M. Victor BLOT n'ont pu s'exprimer, mais ils auraient souhaité évoquer l'ensemble du trajet, des villes traversées près des écoles, près des maisons, autres préoccupations importantes bien que différentes de celles d'Orgeval.

Donc ne pas mettre la pollution près des habitants et ne pas faire passer l'autoroute en zones urbanisées lorsque d'autres choix sont possibles.

C'est ce nous demandons depuis des années et qu'aujourd'hui nous exigeons.

*(Applaudissements).*

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

Merci, Madame. J'aimerais maintenant entendre Mme Le Docteur Chantal CHABRIS.

**MME LE DOCTEUR CHANTAL CHABRIS, MEDECIN DE SANTE PUBLIQUE, HABITANTE D'ORGEVAL :**

J'ai pris connaissance avec intérêt de tous les chiffres qui ont été énoncés ce soir, je souhaite simplement vous confirmer que le problème que nous rencontrons, sur la pollution et ses conséquences est bien réel.

Je travaille à l'Assurance Maladie et nous avons connaissance de très nombreux cas d'insuffisances respiratoires graves, de personnes très handicapées par la pollution, ce qui révèle un phénomène extrêmement important.

A cela s'ajoutent des problèmes d'audition, chez les enfants qui subissent déjà les conséquences des baladeurs et de la musique à niveau trop élevé, et il est indispensable que nous puissions protéger les enfants et les personnes un peu moins jeunes qui ont naturellement des difficultés d'audition, et je pense qu'il n'est pas nécessaire d'en rajouter.

C'était ma seule déclaration au titre de médecin de santé publique et de l'Assurance Maladie de façon générale.

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

Merci, Docteur. Nous n'allons bien évidemment pas répondre de façon superficielle à ces questions très importantes.

Je vous rappelle que prochainement se tiendra une réunion thématique entièrement consacrée à ce sujet, pilotée par Sophie ALLAIN et préparée par un atelier qui met en place l'ordre du jour. Si vous en avez la possibilité, vous êtes invitée à rejoindre cet atelier. En tout état de cause, nous comptons sur votre participation.

Madame Éliane MARCHAL, adjointe au Maire d'Orgeval s'étonne sur des questions de comptage, je lui propose de prendre contact avec le Maître d'ouvrage à la fin de la réunion, il lui enverra tous les renseignements qu'elle demande.

Monsieur Blot, bien entendu, je ne vous ai jamais censuré, mais s'il vous plait, essayez d'être bref.

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

Bonsoir Monsieur le Président, bonsoir Madame et Monsieur de la Commission, bonsoir Madame et Messieurs de la DREIF.

Je m'adresse à vous ce soir au nom du CO.P.R.A.184 en tant que fondateur. Le CO.P.R.A c'est 17 associations de défense de l'environnement, 23 000 adhérents et sympathisants dans toute la région, 121 administrateurs et administratrices élus chaque année depuis 15 ans durant nos assemblées générales ordinaires et ces chiffres augmentent singulièrement puisque nous avons 2 nouveaux comités à Neuville et à Jouy-le-Moutier ce qui porte nos administrateurs à 151 personnes.

11 comités de villes : pour le Val d'Oise, Pierrelaye, Herblay, Éragny, Neuville et Jouy-le-Moutier, et pour les Yvelines, Conflans, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Orgeval, un bureau exécutif de 16 membres élus, créé en juin 1991 sa représentativité et sa connaissance du dossier ne sont plus à démontrer. Voilà pour la présentation du CO.P.R.A.

Je voulais simplement vous donner lecture d'un tout petit article, pas en entier, ce serait trop long. On veut faire ici, dans l'Ouest, exactement ce qui se passe dans l'Est. Je vous montre l'article, ce n'est pas le CO.P.R.A qui l'écrit.

*« Seine-et-Marne : un goût de bouchon. Souriez, vous êtes sur la Francilienne à 30 km/h. Les Franciliens continuent de s'installer dans le 77, les embouteillages aussi. Cherchez l'erreur. Soit un drôle de périphérique qui traverse les champs autour de l'Île-de-France, nommé la Francilienne, ouvert au milieu des années 80 pour relier entre elles les 5 villes nouvelles. Soit une autoroute, l'A4, une ligne de RER A qui conduisent quotidiennement un paquet de Seine-et-Marnais dans la capitale. Soit Laurent, un type bien élégant, fonctionnaire qui a lâché, il y a 18 mois, son appartement parisien pour une maison dans le 77, poussé dehors par les prix de l'immobilier à Paris. Laurent est sérieux, à 8 heures tapantes, 4 matins par semaine il arrive le premier au bureau à Paris. Et pour cause, il doit impérativement quitter sa maison en voiture à 7 heures et rejoindre le RER A via la Francilienne Sud, pas encore totalement bouchée à cette heure. Empruntée par de colossaux camions de fraises ou de sauce tomate, qui contournent Paris et par de nombreux habitants de Seine-et-Marne, cette 2 fois 2 voies est l'un des axes les plus bondés de l'Île-de-France. Le trafic a augmenté de 60% entre 1990 et 1999. Sur la portion de 7 km la plus chargée promise à d'interminables travaux*

*d'élargissement fin 2015, 102 000 véhicules dont 11 000 poids lourds passent chaque jour* ». J'arrête, tout l'article est comme cela.

Une catastrophe par le mariage de l'A4 et de l'A104, cherchez l'erreur chez nous.

Maître RENARD a dit tout à l'heure que le CO.P.R.A était incapable de faire des propositions, qu'il n'était bon qu'à dire : « pas d'autoroute ». Je voudrais vous lire la conclusion d'hier soir à Conflans-Ste-Honorine. *« Avant de terminer mon propos, je voudrais vous livrer mon sentiment. Je suis ce soir aux côtés du Président du CO.P.R.A, Jean-Pierre DEJOU, que je salue en votre nom à tous, à ma 15<sup>ème</sup> réunion de proximité sans compter notre participation aux ateliers préparatoires des réunions thématiques à venir »*.

Je n'ai jamais vu tant d'hypocrisie, tant de faux-culs, tant de contre-vérités, tant de provocations à l'encontre des victimes potentielles que nous sommes. Tous les Élus réclament à cor et à cri la réalisation de l'infrastructure pour mettre un terme à l'asphyxie de la RN184, mais chacun a de très bonnes raisons pour ne pas l'accepter sur son territoire. L'intérêt général qu'ils se plaisent à nous rappeler se transforme en un combat de chapelles éhonté, souvent à des arguments douteux ou fallacieux.

Si nous avons obtenu l'annulation du tracé rouge, le seul connu à l'époque, par trois Premiers Ministres, c'est que l'argument principal et incontestable est qu'il touche de plein fouet 200 000 riverains seulement à 500 m de chaque côté. Le bon sens voudrait que si on ne veut pas moralement reporter le projet chez les autres, il faut trouver une solution dans le fuseau Sud-Est et retenir le tracé qui touche le moins possible, en premier les populations, car en Île-de-France, il est impossible de ne trouver aucun habitant sur un tracé.

Mais, si les habitants sont à proximité, étant tellement moins nombreux, ils peuvent, ils doivent être protégés totalement et complètement par une réalisation inaudible, inodore et invisible, la réalisation de l'A14 est un exemple nous dit-on, à condition que le lieu, je le répète, soit le moins urbanisé possible.

Au CO.P.R.A, nous avons la volonté de sortir de cet imbroglio invraisemblable par le haut, faut-il alors que certains Élus amis mettent leur orgueil, leur mauvaise foi dans leur poche et leur mouchoir par-dessus. Ils auront alors mérité, par leur esprit de responsabilité, la respectabilité ».

Merci de votre écoute.

*(Applaudissements)*.

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

Merci M. BLOT. Je constate que la salle se dégarnit un peu, il serait bon en effet que Monsieur le Maire conclue. Auparavant, M. DEJOU ?

**M. JEAN-PIERRE DEJOU**, PRÉSIDENT DU CO.P.R.A. 184 :

Je voudrais juste vous poser une question, M. Le Président, parce que nous en sommes à la 15<sup>ème</sup> réunion de proximité et vous avez pu amonceler un certain nombre d'interventions de gens qui ont donné des avis techniques et scientifiques, posé des

questions, etc. et il me vient immédiatement une réflexion et je vous demande de la noter d'une façon très officielle.

Quand va t-on prendre en compte la partie scientifique par rapport à la partie politique ?

Autrement dit, dans ce débat, quel est le poids des données scientifiques par rapport à l'élan politique ?

*(Applaudissements).*

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

Vous avez noté, Monsieur DEJOU qu'au cours de ces réunions de proximité, nous avons rassemblé une très grande variété de matériaux, certains sont quantifiables, d'autres sont du vécu, c'est absolument indispensable. La partie scientifique, les réunions thématiques vont être là pour essayer d'aller au maximum au fond des choses, vous le savez puisque vous participez à de nombreux ateliers de préparation.

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

**M. YANNICK TASSET**, MAIRE D'ORGEVAL :

Merci Monsieur Le Président.

Je voudrais vous remercier toutes et tous de ce débat qui a été calme, posé et où chacun a pu s'exprimer et où les personnes ont pu s'écouter.

Je reprends la conclusion de Monsieur DEJOU, il serait important que l'on passe aux réalités scientifiques, à ce que représente cette autoroute en termes de pollution et en termes de nuisances pour notre environnement avant de s'intéresser à l'avis de chacun de mes collègues des communes voisines et qui ont une fâcheuse tendance à se repasser la patate chaude.

Quant à moi, j'ai dit tout à l'heure ce que je pensais de la possibilité du tracé rouge, je crois que même si techniquement il est améliorable, il a tellement mobilisé autour de lui depuis 15 ans qu'il ne sera pas faisable et il importe de chercher d'autres tracés, peut-être que ce ne sera pas parmi ceux qui nous sont proposés, ou alors un melting-pot de cet ensemble.

Nous avons tous insisté sur l'arrivée sur Orgeval qui est une incohérence. Nous avons tous insisté sur la sauvegarde de l'environnement, que ce soit les hommes ou que ce soit les arbres, mais je crois que nous sommes dans un pays suffisamment riche et suffisamment intelligent dans son ensemble pour trouver une solution qui satisfasse tout le monde et qui au bout du compte ne soit pas de l'esbrouffe.

Il y a quelques incohérences, en termes de chiffres, je crois qu'il faudra qu'on éclaire et notamment pour ce qui est de l'arrivée sur l'autoroute A13 de 10 000 véhicules, je ne crois pas du tout dans ce calcul, d'autant plus que dans le même temps on nous annonce le doublement des personnes sur l'A14 après nous avoir annoncé que si l'A104 était à péage, il y aurait 50% de véhicules en moins.

Alors comment 50% de véhicules en moins sur l'A104 peuvent faire deux fois plus de véhicules sur l'A14 qui est également à péage ?

C'est l'une des nombreuses incohérences que je décèle dans ce dossier, mais je dois conclure, je crois qu'il va falloir que encore et beaucoup de soirées nous nous écoutions et nous essayions de trouver une solution qui satisfasse tout le monde.

Merci à tous et bonne soirée.

*La séance est levée à 23 h 50.*