

**COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : PROLONGEMENT DE LA FRANCLIENNE
REUNION DE PROXIMITE DU 2 MAI 2006 A POISSY**

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, PRESIDENT

MME Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAU, Alain MECHINEAU

MAITRE D'OUVRAGE :

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

MME ÉLISABETH VANINI, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

INTERVENANTS :

<u>M. Jacques MASDEU-ARUS, Maire de Poissy :</u>	3
<u>Mme Jacqueline FLEURY, Pisciacaise :</u>	6
<u>M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. :</u>	9
<u>M. Eddie AIT, Conseiller Régional :</u>	11
<u>M. TAILLANDIER, Employé Peugeot, Délégué PC :</u>	13
<u>M. Maurice GUIGUEMIN, Retraité, habitant d'andrésy :</u>	15
<u>M. Jean-Michel COUPANNEC, Association Alternative Andrésy :</u>	16
<u>M. Jean-François RAYNAL, Conseiller Général Poissy Nord :</u>	18
<u>M. Daniel LAMIS, Pisciacais :</u>	20
<u>Mme Monique LEVASSEUR, CO.P.R.A. POISSY :</u>	20
<u>M. Pierre-Emile RENARD, Amis de la forêt, profile, élu camboricien :</u>	26
<u>M. François GOURDON, Maire de Villennes :</u>	29
<u>M. Jean-Louis TANCERMAN, SPIM :</u>	30
<u>Mme MONVOISIN, Habitante de Poissy :</u>	35
<u>M. Michel AGNOLA, Habitant Ile de migneaux :</u>	38
<u>M. BETBEDER, Relais international de la jeunesse de poissy :</u>	40
<u>M. Mohamed RAGOUBI, Habitant de la Coudraie :</u>	41
<u>M. Grégoire LANZA, Habitant de poissy :</u>	43
<u>M. Jean-Paul HEDRICH, Représentant des Verts Ile-de-France :</u>	47
<u>M. Emmanuel LAMY, Maire de Saint-Germain-en-Laye :</u>	50
<u>M. Philippe HUART, Habitant de Herblay :</u>	53
<u>M. Sébastien LANZA, Habitant de poissy :</u>	54
<u>M. Hugues RIBAUT, Maire d'Andrésy :</u>	58

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. Nous allons commencer la 16^{ème} réunion de proximité du débat public sur le prolongement de la Francilienne. Nous sommes très heureux de nous trouver ce soir à Poissy.

Avant de commencer, quelques mots pour vous présenter les personnes qui sont à cette tribune ce soir et le rôle qu'elles vont jouer.

Nous discutons d'un projet, le prolongement de la Francilienne. Il est présenté par un Maître d'ouvrage représenté par Eric DEBARLE, Chef de la Mission A104 à la Direction régionale de l'Équipement Ile-de-France et par Elisabeth VANINI qui travaille avec lui.

Les autres personnes qui sont ici sont membres de la Commission Particulière du Débat Public qui est ce soir au grand complet : Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAU, Alain MECHINEAU et moi-même, Jean BERGOUGNOUX, qui la préside.

Notre rôle est très simple, c'est de servir d'intermédiaire entre le projet défendu par le maître d'ouvrage et le public que vous représentez ce soir, mais qui a déjà été représenté dans 15 autres réunions de proximité.

Nous sommes totalement indépendants du maître d'ouvrage puisque nous sommes une émanation de la Commission Nationale du Débat Public chargée d'organiser les débats publics en France.

Notre mission tient en trois mots : vous informer, vous écouter et rendre compte de ce que nous aurons entendu tout au long de ce débat.

Vous informer, c'est d'abord avoir mis à votre disposition des documents de base, sachant qu'il y a 700 000 personnes dans la zone d'étude, ce n'est pas une petite affaire. Il y a eu quelques loupés, nous avons fait des diffusions complémentaires. De toute façon, ceux qui sont là ce soir ont trouvé à l'entrée tous les documents : des documents de synthèse mais aussi des documents plus complets, des CD-Rom, et, pour participer à cette réunion (c'est suffisant pour suivre le débat), un ensemble de cartes qui vous montrent les solutions envisagées, la manière dont elles sont réalisées physiquement et la manière dont elles toucheraient Poissy et les communes environnantes.

Vous informer aussi au fur et à mesure que le débat se déroule. A cet égard, nous avons un outil très pratique qui est le site internet, aujourd'hui un vrai succès. Nous avons dépassé les 16 000 consultations et plus de 100 000 pages examinées par ceux qui sont allés sur le site.

Vous écouter. Il existe différents moyens, les réunions publiques comme ce soir (c'est la 16^{ème}), il y en aura encore demain à Saint-Germain-en-Laye puis après-demain à Neuville-sur-Oise, et pour conclure une dernière (mais nous n'avons pas dit notre dernier mot) à Mériel le 16 mai.

Au cours de ces réunions, j'espère pouvoir donner la parole au maximum de personnes. Beaucoup m'ont déjà dit qu'elles souhaitaient intervenir. Cela risque de nous mener assez tard cette nuit. Soyez donc patients pour que chacun trouve la possibilité de s'exprimer.

Si par hasard je ne pouvais pas vous donner la parole, vous avez trouvé à l'entrée des papiers. S'il s'agit de questions, nous nous efforcerons d'y répondre. S'il s'agit d'avis, nous les enregistrerons.

Nous avons déjà recueilli plus d'un millier de questions et réponses. Pour être plus précis, cela approche les 800 questions dont certaines sont extrêmement précises et pointues. C'est évidemment le maître d'ouvrage qui doit répondre. Nous vérifions qu'il répond bien à la question et qu'il va jusqu'au bout, ce qui peut prendre un peu de temps. Nous sommes à peu près à une petite moitié de questions traitées mais cela ira en s'accéléralant. Je souhaiterais avoir traité toutes les questions posées en réunion de proximité avant d'aborder le cycle suivant constitué par les réunions thématiques.

Enfin, rendre compte. C'est de façon très objective dire à celui qui va prendre la décision, en l'occurrence le Ministre de l'Équipement, tous les arguments qui ont été échangés pendant ce débat public. Cela se fera sous forme d'un rapport dont je vous présenterai un avant-projet le 6 juillet dans une réunion dite de synthèse. Vous aurez la possibilité le jour même de commenter, de compléter, de dire qu'il manque des éléments, que vous n'êtes pas d'accord avec certains d'entre eux. Ensuite, vous aurez deux ou trois jours pour faire parvenir les ultimes contributions écrites ou par email.

Le 8 juillet, le débat sera clos. Nous mettrons au point notre rapport définitif, ce qui nous mènera à fin juillet. Le Ministre disposera alors de 3 mois pour faire connaître sa décision, qui peut être une décision d'abandon du projet ou plus vraisemblablement pour dire qu'il poursuit le projet et qu'il privilégie telle option pour sa réalisation afin d'engager des études approfondies susceptibles d'aboutir à une enquête publique et à une réalisation effective.

Voici donc quel est notre rôle et la façon dont ce débat va maintenant continuer.

Je souhaiterais quand même, parce que nous avons maintenant 15 réunions de proximité derrière nous, avant que nous n'engagions ce débat, vous faire part de quelques premières impressions.

D'abord, s'il y a bien une unanimité, c'est sur le fait que quarante ans, cela suffit, et qu'il est maintenant temps de décider de ne rien faire ou de faire quelque chose et ce que l'on fait. Cela ne peut plus durer ainsi indéfiniment, tout le monde attend une décision. Cela peut être une décision de ne rien faire mais nous attendons une décision.

Par ailleurs, au cours de ces réunions, il est apparu très clairement qu'était en cause un prolongement de la Francilienne et non pas un bouclage. Ceci apparaît tout à fait clairement dans les objectifs affichés par le maître d'ouvrage. S'il est vrai que le prolongement de la Francilienne, s'il était décidé, d'une manière ou d'une autre, bouclerait (même de façon imparfaite, nous savons tous qu'il y a des problèmes dont nous avons longuement discuté à Orgeval de raccordement sur le couple A13/A14), l'objectif n'est pas prioritairement d'organiser un bouclage et donc un contournement de la région parisienne mais bien de résoudre un ensemble de problèmes que nous avons rencontrés tout au long de ces réunions publiques dites de proximité.

Le troisième point est que, progressivement, on a quitté la problématique de : « Faut-il choisir le tracé rouge, le tracé bleu, le tracé vert ? ». Cela a commencé à Saint-Ouen-

l'Aumône lorsque le Maire de Saint-Ouen-l'Aumône a dit : « *Pour nous, c'est clair, dans le Val-d'Oise, nous aimerions le tracé N1, c'est-à-dire la partie nord du tracé rouge. Plus au sud, c'est le problème des Yvelines et nous n'avons pas à nous prononcer. Il appartient aux Yvelines de trouver la meilleure solution, nous verrons comment nous pouvons éventuellement trouver moyen de raccorder le tout.* »

Il faut avouer également que le maître d'ouvrage, à plusieurs reprises, nous a déclaré que, s'agissant des délais de réalisation de telle ou telle solution, il n'y avait pas d'avantages très décisifs en faveur de l'un ou l'autre tracé, étant observé que le tracé noir qui est la mise aux normes autoroutières de la RN184, s'il devait être réalisé sans interrompre le trafic, prendrait plus de temps que les autres, mais que ce n'était pas dans l'ensemble la question de la vitesse de réalisation de la solution qui jouait un rôle décisif.

Dans ces conditions, l'idée de faire une combinatoire sur des morceaux de tracés, voire d'imaginer des bouts de solutions innovantes pour contourner certaines difficultés, émerge petit à petit.

C'est la raison pour laquelle, dans ces dernières réunions de proximité, il me paraît particulièrement important de vous écouter sur les problématiques locales, qu'il s'agisse de problèmes à résoudre ou de contraintes à surmonter si telle ou telle solution était envisagée.

Voilà ce que je voulais dire en introduction. J'ai été un peu long, mais il était souhaitable de cadrer cette réunion. Je cède maintenant la parole au Maire de Poissy, Jacques MASDEU-ARUS.

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. JACQUES MASDEU-ARUS, MAIRE DE POISSY :

Monsieur le Président de la Commission Particulière, Mesdames et Messieurs les élus de Poissy et des environs, Mesdames, Messieurs, chers amis de Poissy,

Je suis tout particulièrement heureux de vous accueillir ce soir à Poissy dans le cadre du débat public voulu par Monsieur le Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Depuis le 8 mars dernier, Monsieur le Président de la Commission a déjà tenu nombre de réunions (il l'a indiqué il y a quelques instants), réunions de proximité ou thématiques, et il était naturel qu'elles fassent étape à Poissy qui est le départ ou l'arrivée du bouclage de l'A104.

(Protestations, huées).

Nul doute que cette soirée sera dense en interventions. Je souhaite simplement que les différents échanges, les différentes interventions se fassent dans une atmosphère d'écoute réciproque. Certaines positions sont connues, on ne partage pas le même point de vue. C'est là tout le travail de la commission que de consigner tous les avis et, pour cela, il faut une qualité d'écoute évidente, et je crois sans polémique.

Enfin, ce message d'accueil me permet d'adresser tous mes remerciements à vous toutes et à vous tous qui vous êtes déplacés. J'y vois là le premier témoignage de l'intérêt des Pisciacais sur ce sujet.

Le sujet, précisément, quel est-il ?

Le prolongement de la Francilienne afin de relier dans un premier temps les autoroutes A15/A13 ou encore de réaliser la liaison entre les deux villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines, c'est-à-dire la liaison que nous espérons aussi par le fer dans les années prochaines. Mais pour Poissy, cela veut dire aussi le véritable contournement de la ville, notre ville.

(Protestations, sifflets)

Et jugez plutôt...

(Vives protestations)

Ne vous énervez pas. Vous vous exprimerez tout à l'heure. Vous allez voir maintenant un film, j'espère que vous le regarderez avec attention.

(Projection d'un film sur les conditions de circulation à Poissy)

(Protestations, sifflets, huées)

Voilà madame et messieurs l'expression que vous donnez et, bien évidemment, vous ne vivez pas ce que vivent les Pisciacais et les Pisciacaises. Il y a de nombreux Pisciacais dans la salle, croyez-moi, ils se font une drôle d'idée de la démocratie et de la préservation de la vie des autres.

(Protestations, sifflets, huées)

En effet, ces images sont très parlantes et bruyantes. Elles traduisent le quotidien que vivent des milliers d'automobilistes qui traversent notre ville, et les Pisciacais, chaque jour, sont pris dans cette nasse. Faut-il rappeler que Poissy demeure un carrefour naturel qui doit aujourd'hui absorber et résorber, car notre ville est coincée entre la Seine et la forêt, et nous n'avons qu'un seul pont pour passer de Poissy à la Boucle de Chanteloup-les-Vignes.

En effet, 30 000 véhicules par jour au pied de sa Collégiale et de la clinique Saint-Louis, 20 000 véhicules par jour allant ou venant de Conflans, Achères et Maisons-Laffitte au rond-point dit de la place Verte, entre le boulevard Robespierre, le boulevard Gambetta et la rue Maurice Berteaux, 40 000 véhicules par jour sur le pont de Poissy dans l'axe Saint-Germain-en-Laye et la Boucle de la Seine.

Le bruit, la pollution, des centaines de familles riveraines de la route du Bon Roi Saint-Louis et de la rue de la Gare, de l'avenue Maurice Berteaux, de la rue du Port, du cours du 14 juillet, des boulevards Gambetta et Robespierre ou encore de la rue Saint-Sébastien savent ce qu'elles vivent chaque jour.

Les commerçants de Poissy, la vie économique de notre ville et de ses environs, savent ce que veut dire l'inaccessibilité de la ville de Poissy et de son centre.

Alors oui, je suis favorable au prolongement de l'A104...

(Protestations, sifflets, huées)

... oui, je suis favorable au prolongement de l'A104 mais, au-delà de ce vœu et de ce souhait, nous sommes tous assez partagés. Je m'engage aussi pour un tracé et pas celui

qui passe chez son voisin, mais pour le tracé C1, C2, S1, c'est-à-dire le tracé rouge ou historique.

(Protestations)

L'unité sur la nécessité du prolongement se dessine, bien sûr pas dans cette salle, mais par les Yvelinois silencieux et qui ne hurlent pas, et j'en suis ravi, moi, depuis 20 ans, qui défends cette nécessité pour Poissy et sa région.

DANS LA SALLE : Démission ! Démission !

Ce n'est pas mon genre, croyez-moi. Parce que nous sommes déterminés à dévier de Poissy le flot de circulation qui traverse simplement notre ville d'Est en Ouest ou du Nord au Sud, en schématisant parce qu'il n'y a pas d'autre solution pour Poissy.

(Protestations)

Peugeot fait vivre des milliers de foyers, soyez-en convaincus Mesdames et Messieurs, tout le monde n'est pas à la retraite, tout le monde ne ménage pas son pré carré, l'intérêt général compte.

Nous pouvons faire pour l'A104, au bénéfice des riverains, tous les aménagements en termes de protection phonique et visuelle. L'A14 l'a suffisamment démontré, et déjà à cette époque tout le monde n'était pas d'accord avec moi mais je m'y suis engagé pleinement et aujourd'hui demandez aux hommes et aux femmes qui utilisent l'A14, et à ceux qui y vivent à quelques mètres. Je vous engage à venir pique-niquer le long de l'A14 face aux habitations qui sont à 35 mètres de son passage !

Aujourd'hui, la pollution que certains d'entre vous combattent, regardez ce film et dites-moi s'il n'y a pas de pollution pour les riverains !

Sans vouloir me livrer à des débats d'experts, imaginons simplement et raisonnablement que, la circulation de transit évacuée par l'A104, c'est autant de pollution en moins au cœur de nos villes.

(Protestations)

Croyez bien que je comprends les craintes de ceux et celles qui sont directement concernés par le tracé. Combien de fois m'en suis-je entretenu avec les habitants de l'île des Migneaux !

(Protestations, sifflets, huées)

Je ne savais pas qu'il y avait autant d'habitants de l'île des Migneaux dans cette salle. Je connais un peu la population, croyez-moi, ils sont beaucoup moins nombreux que vous ici ce soir.

Un viaduc tunnel n'apportera pas plus de gêne sonore que les mesures de bruit aujourd'hui constatées. Il en sera de même pour la pollution atmosphérique. Je me souviens avoir reçu les riverains de l'A14 en son temps. Seulement, aujourd'hui, la démonstration a été faite que leur environnement a été préservé sinon amélioré.

(Protestations, sifflets, huées)

Enfin, je ne peux m'empêcher de penser au développement économique de notre région. Le siège d'une entreprise ne se décrète pas. L'entreprise s'installe là où les conditions lui sont le plus favorables. Dans ses critères de choix, l'accès est primordial pour ses salariés, pour ses clients, pour ses fournisseurs et pour faire évacuer sa production. En ce domaine, il faut savoir que nous avons voulu pour notre région un niveau d'emploi le plus important possible. C'est notre richesse et c'est notre pain de chaque jour.

(Protestations, sifflets, huées)

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

Madame Fleury, vous avez la parole.

(Huées)

MME JACQUELINE FLEURY, PISCIACAISE :

Taisez-vous au premier rang ! Vous êtes ridicules ! Vous aviez les places réservées pour protester le plus fort. Je vous demande maintenant de vous taire car les gens au fond de la salle voudraient écouter aussi.

(Protestations, huées)

C'est de la rigolade évidemment toute cette histoire ! Pour vous oui, parce que Monsieur le Maire n'habite pas à Poissy !

(Applaudissements)

J'ai regardé les plans, je vois un magnifique tracé qui passe à travers Chanteloup-les-Vignes, qui traverse la Seine juste derrière Médan, et qui traverse les champs, et qui ne gêne personne...

(Applaudissements)

Monsieur le Maire a ouvert son discours en nous montrant un film avec les camions qui traversaient Poissy. Evidemment, c'était un film très bien fait qui montrait toute la pollution. Nous sommes bien d'accord, il y a de la pollution, du bruit et tout le reste à Poissy. Maintenant, j'aimerais savoir pourquoi Monsieur le Maire nous montre ce film quand, en construisant cette autoroute, on va ramener encore de la pollution à Poissy.

(Applaudissements)

Deuxième question, je voudrais que le maître d'ouvrage nous dise comment il peut nous prouver qu'il y aura moins de circulation à Poissy car tous les camions de Peugeot doivent quand même rejoindre l'entrée de l'autoroute. Par où passeront-ils après ?

(Applaudissements)

La ville de Poissy est redevable de Peugeot pour beaucoup de choses, c'est une entreprise très importante dans la ville. Nous ne pouvons pas le nier. Il convient de trouver une solution pour les sorties des voitures de Peugeot. Maintenant, est-ce la bonne solution de continuer à faire traverser les chemins comme actuellement pour trouver une autre route ? N'y a-t-il pas un autre chemin ? Est-ce que cela améliorera quelque chose de faire passer cette autoroute dans la ville ? Je ne crois pas. Du point de vue de la pollution, c'est catastrophique, on est en

train de tuer une partie du patrimoine de notre ville qui passe dans les petites forêts où il y a des châteaux. Faire passer un pont au-dessus de l'île des Migneaux qui est un des endroits les plus magiques de toute l'Ile-de-France est une monstruosité !

(Applaudissements)

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

Merci madame.

Madame FLEURY a posé une question très précise. Monsieur DEBARLE, avez-vous quelques éléments, d'abord sur la situation actuelle puis son évolution et ce qu'apporterait éventuellement l'une ou l'autre des solutions envisagées ?

M. ERIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ILE-DE-FRANCE :

Bonsoir mesdames et messieurs.

S'agissant de la situation actuelle, vous la connaissez nettement mieux que moi, c'est une situation qui se dégrade depuis un certain temps. Quand on remonte sur les analyses de trafic depuis 1990, on voit que la circulation a augmenté sur certaines portions de route de manière très forte depuis 1990 jusqu'en 2005.

Cette augmentation de trafic concerne l'ensemble des tronçons, que ce soit l'autoroute A13, que ce soit à l'Est de l'échangeur d'Orgeval où il y a eu une augmentation d'une vingtaine de pour-cent, que ce soit à l'Est d'Orgeval où l'augmentation a été plus faible suite à la mise en service de l'autoroute A14, cette autoroute ayant vu son trafic passer de 23 000 véhicules par jour à son ouverture à 330 000 véhicules aujourd'hui.

La route départementale RD30 a aussi fortement augmenté dans sa partie qui part de la Collégiale et qui va sur le plateau, son trafic a augmenté dans les 15 dernières années d'environ 40 % en passant de 8 000 véhicules à 11 000.

S'agissant de la RD153, celle qui relie Poissy à l'échangeur d'Orgeval, l'augmentation a été un peu plus faible, de 26 000 à 30 000 véhicules par jour parce qu'aujourd'hui nous commençons à arriver au maximum de ce que peut absorber cette route départementale. Pour accueillir plus de véhicules, c'est l'augmentation des temps de la période dans laquelle elle est embouteillée.

Une très grosse augmentation aussi se situe au niveau de l'autoroute A13, sur la partie de la RD153 qui franchit l'autoroute A13 pour rejoindre la RN13 ou la RD113 puisqu'on a un changement d'appellation à ce moment. Ce sont 10 000 véhicules de plus par jour qui sont apparus entre 1990 et 2015.

Ce sont les augmentations principales qui ont eu lieu ces dernières années. Elles vont se poursuivre dans les années qui viennent. Que ce soit Poissy ou les alentours, l'ensemble des collectivités territoriales ont prévu dans leurs Plans Locaux d'Urbanisme un développement de leur secteur et une arrivée d'habitants nouveaux. Ce sont notamment les besoins de déplacement de ces habitants nouveaux qui créeront un trafic supplémentaire puisque, depuis un peu plus d'une dizaine d'années, nous constatons que chacun nous n'augmentons pas le nombre de déplacements que nous faisons en véhicule chaque jour.

D'ici à 2020, l'autoroute A13 continuera de voir son trafic augmenter, environ d'une vingtaine de pour-cent, ce qui s'est passé ces derniers temps. C'est l'autoroute A14 qui connaîtra une augmentation très forte de son trafic qui doublera pratiquement pour atteindre 60 000 véhicules. De même les routes qui arrivent à Poissy comme le pont sur la RD190 verront leur circulation augmenter d'une vingtaine de pour-cent, tout comme la RD30 à hauteur du Technoparc.

Concernant d'autres voiries à l'intérieur de Poissy comme le boulevard Robespierre et l'avenue du Maréchal Foch, ce sont des augmentations de l'ordre de 10 % à 15 % qui se produiront, la RD153 restant stable puisque, comme elle arrive pratiquement à saturation, des gens chercheront plutôt des itinéraires alternatifs pour contourner cette RD153.

En fonction des projets qui seront réalisés, nous estimons un certain nombre d'effets sur les voiries. Certains auront des effets négatifs avec une augmentation de la circulation mais un certain nombre d'effets positifs.

Dans les effets négatifs, c'est l'autoroute A13 qui verra sa circulation augmenter dans le cadre de la réalisation de la Francilienne. Aujourd'hui, l'autoroute A13 accueille 90 000 véhicules par jour. D'ici à 2020, elle devrait accueillir 110 000 véhicules par jour. Si le prolongement de la Francilienne était réalisé, ce serait, en fonction des tracés, entre 10 000 et 5 000 véhicules par jour qui seraient accueillis sur l'A13.

(Mouvements divers)

Compte tenu que deux tracés (bleu, noir) utilisent l'autoroute A14, sa circulation serait augmentée, alors que dans le cadre de la réalisation du tracé rouge ou du tracé vert, on assisterait plutôt à une diminution de son trafic.

Concernant la RD153 et un certain nombre de voies autour d'Achères, nos études montrent une diminution de la circulation. Ceci est dû à un certain nombre de véhicules qui aujourd'hui ne peuvent pas faire autrement que de traverser Poissy ou Saint-Germain, notamment en venant du nord, et qui emprunteraient la Francilienne en y accédant par les échangeurs situés au nord de Poissy, ce qui permettrait de faire diminuer la circulation sur les routes de Poissy.

(Réactions)

Il y a notamment un demi-échangeur à Carrières-sous-Poissy, un autre au Nord de Carrières-sous-Poissy sur la RD55 pour le tracé rouge et le tracé vert. Ceci étant, dans les dessins que nous avons prévus, notamment pour le tracé rouge, celui-ci, pour desservir de manière indirecte l'usine de Poissy, devrait bénéficier d'un pont au-dessus de la Seine entre Andrézy et Achères.

(Protestations)

Sinon, il faudrait rejoindre un peu plus haut le prolongement de la Francilienne si le tracé bleu ou le tracé noir étaient réalisés.

A partir du moment où ces prolongements auraient à la fois des échangeurs d'un côté de Poissy et ensuite l'arrivée à Orgeval, ce sont ces véhicules qui ne traverseraient plus Poissy et qui emprunteraient le prolongement de la Francilienne, ce qui permettrait une diminution du trafic sur certaines routes de Poissy.

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

Merci Monsieur DEBARLE. Je souhaiterais entendre Monsieur Victor BLOT.

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

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, Mesdames et Messieurs les membres de ladite Commission, Mesdames et Messieurs les membres de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, Monsieur le Député-Maire de Poissy, Mesdames et Messieurs les élus de Poissy et des environs ici présents, chers Coprasiennes et chers Coprasiens, Mesdames et Messieurs,

Je voudrais avoir un mot ce soir pour les techniciens parce qu'on les oublie tout le temps mais je crois que sans eux il n'y aurait pas un débat de cette qualité.

(Applaudissements)

Avant de vous parler du dossier qui nous préoccupe ce soir, permettez-moi de vous présenter le CO.P.R.A. 184, collectif pour la protection des riverains de l'autoroute A184 devenue A104.

Le CO.P.R.A., ce sont 17 associations de défense de l'environnement regroupées au sein de notre collectif. Ce sont 23 000 adhérents et sympathisants dans toute la région, et ce chiffre est aujourd'hui en constante augmentation à l'annonce du Débat Public ; après chaque réunion de proximité, nous enregistrons de nouvelles adhésions : plus de 40 % à Eragny, plus de 49 % à Herblay, plus de 37 % à Conflans.

Nous avons 121 administratrices et administrateurs élus chaque année depuis 15 ans durant nos assemblées générales ordinaires. Là encore, ce chiffre progresse puisque nous venons d'enregistrer deux nouveaux comités à Neuville-sur-Oise et à Jouy-le-Moutier.

C'est donc aujourd'hui plus de 151 membres du Conseil d'administration. Des habitants de Villennes-sur-Seine nous ont contactés pour la création d'un comité dans cette ville. Affaire à suivre...

(Applaudissements)

Ce sont 12 comités de ville. Pour le Val-d'Oise : Pierrelaye, Herblay, Eragny-sur-Oise, Neuville-sur-Oise et Jouy-le-Moutier depuis une quinzaine de jours. Pour les Yvelines, Conflans-Sainte-Honorine, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Orgeval et bientôt Villennes, nous l'espérons.

Un bureau exécutif de 16 membres élus créé officiellement en juin 1991, sa représentativité et sa connaissance du dossier ne sont plus à démontrer.

Qui sommes-nous ? Nous sommes de simples citoyens qui nous battons depuis 15 ans pour préserver notre région et son environnement, notre santé et notre patrimoine chèrement acquis, d'où la vigueur du débat. Nous ne disposons que de nos cœurs et de nos convictions pour faire face à des simulateurs de calculs froids actionnés par l'Etat.

Monsieur le Député-Maire, tout comme vous, j'ai passé l'âge de plaire et de me taire.

(Applaudissements)

Je crois savoir aussi que l'on ne s'aime pas beaucoup. C'est normal car, vous comme moi, nous n'avons jamais partagé nos sentiments. Donc, les journalistes pourront noter que ce soir nous sommes enfin tombés d'accord, ce qui est une performance !

Plus sérieusement Monsieur le Maire, vous êtes dans la représentation nationale depuis bien longtemps maintenant, et premier magistrat de cette ville, auréolé comme il se doit de ce double prestige. A ce titre, nous vous devons le respect, et ceci m'anime bien évidemment ce soir.

Vous avez fait de Poissy que vous aimez tout particulièrement -je le sais- une ville avec de très belles réalisations : requalification de la rue du Général de Gaulle avec un traitement de qualité, un mobilier urbain particulièrement bien choisi, faisant de cette artère l'une des plus belles rues commerçantes de la région avec Saint-Germain.

Vous avez redistribué l'espace place de la République en rétablissant la continuité de la zone de chalandise avec une urbanisation de qualité alliant la rénovation du marché. Le combat était difficile, l'urbanisation étant telle en région parisienne qu'il était séduisant pour beaucoup de conserver la totalité de la place, l'une des plus vastes de toute la région. Faire de la politique, c'est aussi gérer les contradictions et je pense que le dossier est aujourd'hui digéré.

Les aménagements des berges de Seine avec le cours du 14 juillet, le chemin du hallage vers Villennes avec la restructuration des jardins ouvriers, la rénovation du célèbre pont ancien et la halte fluviale pour les croisières sur la Seine tant prisées des Anglais sont remarquables et tellement agréables.

La restauration en cours du monument le plus célèbre de Poissy, la Collégiale Saint-Louis, est une œuvre de longue haleine à laquelle vous êtes attaché depuis très longtemps.

Le fleurissement de la ville et son embellissement à travers ronds-points, squares et parcs font la joie des Pisciacaises et des Pisciacais comme des visiteurs.

Je voulais vous dire tout cela, Monsieur le Maire, en vous rendant hommage publiquement et en vous disant qu'avec un tel bilan, nous ne comprenons pas au CO.P.R.A. pourquoi nos arguments ne portent pas et pourquoi l'un des endroits paradisiaques de votre ville, la vallée de Seine qui est totalement sauvegardée à Poissy, l'île des Migneaux, le Port de Plaisance, les châteaux de Villiers, des Migneaux, d'Agueville ne font pas partie de vos préoccupations comme il se doit.

Le prolongement de la Francilienne n'est en aucun cas la déviation de Poissy, aussi importante soit la question, je vous fais cette concession, Monsieur le Maire, ce n'est pas facile tous les jours à Poissy. Il faut dépasser nos passions pour trouver à l'Ouest, Pont d'Achères et de Triel, et l'Est les vraies solutions sans dommage pour votre Ville.

M. JACQUES MASDEU-ARUS, MAIRE DE POISSY : Absolument pas !

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

C'est pourquoi, 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 16^{ème} 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 contrevérités, 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 avec 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 mètres de chaque côté. Le bon sens voudrait que si l'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 les populations car, en Ile-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 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.

Dans ce beau pays et patrie des droits de l'Homme qu'est la France, on sait que la démocratie exige la compétition, et la compétition nous oblige sur ce dossier à approfondir la réflexion. Il nous faut absolument, à travers la CPDP, trouver un compromis acceptable car, pour les riverains, plus l'espérance est grande, plus la déception risque d'être violente.

Voilà ce que je voulais vous dire ce soir. Excusez-moi d'avoir été un peu long, et merci de votre écoute.

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur BLOT.

J'aimerais entendre maintenant Monsieur Eddie AIT, conseiller régional.

M. EDDIE AIT, CONSEILLER REGIONAL :

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs les riverains, Mesdames, Messieurs,

Une fois de plus, et vous l'avez rappelé, Monsieur le Président, nous sommes réunis aujourd'hui pour aborder ensemble la question du prolongement de la Francilienne. A de nombreuses reprises, à l'occasion des réunions publiques, le reproche a été fait aux municipalités invitantes de ne pas assez informer leurs administrés de la tenue des réunions et du fond du dossier.

A Poissy, qu'en est-il ? A Poissy, c'est toujours un peu particulier, et c'est à une véritable opération de surinformation (tracts, courriers, journaux) que nous avons été les témoins ; une surinformation tendant à la désinformation quant aux dangers liés à la réalisation du bouclage de la Francilienne.

(Applaudissements)

Une véritable opération de communication, de propagande pour le tracé rouge au frais des contribuables, au frais des riverains menacés !

(Applaudissements)

Mais si le temps de rendre compte n'est pas encore venu, et il viendra bientôt, il est plus que temps ce soir de dénoncer sans nuance, avec force et vigueur, le projet de bouclage de la Francilienne tel qu'il se dessine aujourd'hui. A cette occasion, je souhaite adresser mes sincères remerciements au CO.P.R.A. et à l'ensemble de ses comités locaux, ce soir plus particulièrement à celui de Poissy ainsi qu'au SPIM pour le travail réalisé et la sensibilisation effectuée auprès des riverains, tout cela, bien évidemment, dans le sens de l'intérêt général contrairement à ce que vous avez pu dire, Monsieur le Maire de Poissy.

(Applaudissements)

L'Ile-de-France compte aujourd'hui plus de 800 kilomètres d'autoroute et chaque jour plus de 17 millions de déplacements sont effectués en voiture. Depuis 17 ans, le volume de circulation n'a pas cessé d'augmenter.

Alors si le bouclage de la Francilienne se réalise, notre cadre de vie, notre environnement et, plus grave encore, notre santé seront mis en danger. En effet, le bouclage entraînera des encombrements majeurs sur l'A13, une intensification supplémentaire du trafic poids lourds, de nouvelles nuisances sonores, une pollution supplémentaire et une atteinte à l'environnement.

Membres de la commission consultative du plan régional pour la qualité de l'air, je tiens à rappeler que les plus grands spécialistes, tant au niveau national qu'international, insistent sur les dégâts causés par les pollutions sur les populations riveraines. La pollution atmosphérique est responsable chaque année en France de la mort de plus de 6 000 personnes.

C'est la raison pour laquelle la Région Ile-de-France, qui revendique pour chaque Francilien le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé, s'oppose à un tel projet autoroutier.

Le Conseil Régional et son Président, Jean-Paul HUCHON, qui a l'ambition de faire de l'Ile-de-France la première écorégion d'Europe, ne participera pas au financement d'un tel projet autoroutier.

(Applaudissements)

Elu régional, je m'interroge également sur la capacité financière de l'Etat dans ce projet alors qu'il rencontre aujourd'hui de grandes difficultés à honorer ses engagements dans le cadre du contrat de plan Etat-Région. Une situation qui se confirme, comme en atteste l'entretien aujourd'hui du Premier Ministre avec le président HUCHON. Je salue d'ailleurs à cette

occasion la présence ce soir dans la salle de son conseiller technique, aux finances et au plan, Maxime LEGRAND.

Le budget consacré au bouclage confisquera toutes les ressources financières au détriment d'autres équipements publics. Je tiens d'ailleurs à préciser que les projets proposés par le maître d'ouvrage ne tiennent pas compte des préconisations du SDRIF concernant le développement des transports en commun.

(Applaudissements)

Se déplacer plus vite, veiller au confort, à l'accessibilité et à la sécurité de tous, c'est aussi offrir une alternative crédible à la voiture. Une mission que s'est assignée l'Exécutif régional car, en effet, des solutions alternatives à la voiture existent. Pour cela, nous devons développer le ferroutage, revitaliser le transport fluvial, réaménager localement le réseau routier et diversifier enfin l'offre de transports en commun.

(Applaudissements)

La Région qui a désormais en gestion le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, le célèbre STIF, a réaffirmé sa ferme volonté de voir privilégier le renforcement de l'offre de transports collectifs en Ile-de-France en général et dans les Yvelines en particulier.

Alors, j'en appelle au bon sens et à la responsabilité politique des élus qui, aujourd'hui, pour des raisons obscures, persistent toujours à défendre des tracés autoroutiers nuisibles et qui porteront atteinte durablement à notre environnement et à notre cadre de vie.

Maîtrisons notre circulation. L'A104, c'est ni fait ni à faire !

(Applaudissements)

M. TAILLANDIER, EMPLOYE PEUGEOT, DELEGUE PC :

Je suis salarié chez Peugeot à Poissy. Ce n'est pas à ce titre que je parlerai ce soir, je suis aussi un des animateurs du parti communiste dans cette région nord des Yvelines complètement concernée par le tracé de l'A104.

J'ai assisté à quelques réunions dans les villes du coin, je vois bien qu'il existe une véritable manipulation de l'opinion. Quand Monsieur MASDEU-ARUS parle du tracé rouge, on sait ce que cela veut dire. Celui qui décidera au final n'est pas dans la salle ce soir, mais le principal bénéficiaire, la direction Peugeot, n'est pas non plus présente.

Je voudrais expliquer ce qui se passe dans cette entreprise pour bien montrer ce qui se passera plus tard.

La stratégie du groupe PSA est de dépecer l'entreprise, c'est la politique de l'artichaut. Il ne se passe pas un mois dans cette entreprise...

(sifflets, protestations)

... sans qu'un service soit sous-traité. On fabriquait les sièges de véhicules à Peugeot Poissy, cela a été sous-traité à Lear. Où se situe cet atelier de montage ? A Eragny. Non seulement le donneur d'ordre qu'est Peugeot demande à Lear de fabriquer des sièges, mais il dit aussi : « Moi, Peugeot, je ne fais plus de stocks, vous m'amenez au juste à temps les

sièges dans l'entreprise. » Ce sont en permanence des camions qui vont de Eragny à Poissy. C'est la première chose.

(Applaudissements)

Lear est le sous-traitant numéro un mais Lear sous-traite une partie de la fabrication des sièges à l'étranger. Les coiffes de sièges viennent de Slovénie. Lear demande à ses sous-traitants de livrer aussi en juste à temps. Vous imaginez les dizaines de milliers de camions sur les routes.

Je parle de Peugeot mais la stratégie de Renault est exactement la même et on n'en parle jamais dans les réunions.

J'ai lu l'interview du maire de Poissy dans le journal de la ville, Monsieur MASDEU-ARUS parle de courage politique. J'ai quelques mots à dire sur ce point.

Nous n'avons pas la même notion du courage politique car Monsieur MASDEU-ARUS est à l'écoute de la direction Peugeot qui elle est élue par les actionnaires, tandis que lui est élu par les citoyens qui sont dans la salle !

(Applaudissements)

Ce sont les citoyens qu'il doit écouter et non la direction Peugeot.

On ne dit pas non plus que le Conseil général des Yvelines a financé un pont sur la Seine dont le Président BEDIER est bien connu à Poissy. Le financement du pont n'est pas n'importe où, il est entre Poissy et Achères avec une route qui arrive directement à la porte de Peugeot. Mais ce projet est en stand-by tant qu'on n'a pas décidé du tracé. On comprend pourquoi Monsieur MASDEU-ARUS tient tant à ce fameux tracé rouge.

On peut dire que c'est la stratégie de PSA et donc qu'il faut l'autoroute. Non ! il faut combattre cette stratégie de PSA. Nous ne sommes pas les seuls à combattre cette stratégie du flux tendu, du stock zéro, je vois dans les photos du fameux journal de Poissy des camions de Peugeot, mais quand un client va chez un concessionnaire commander une voiture, la voiture n'est pas fabriquée. On les fabrique en fonction des demandes des clients.

(Mouvement général)

Quand un client commande un véhicule, il n'est pas fabriqué, Peugeot ne fait plus de stock. Auparavant, les trains rentraient chez Peugeot, on montait les voitures sur les trains. La gare de triage à Achères est fermée pour cette raison. Le feroutage est donc très important.

J'ai écouté le CO.P.R.A. avec attention. Ce soir, il y a beaucoup de monde. Il en faudrait encore beaucoup plus pour faire en sorte que les citoyens aient vraiment le dernier mot et non la direction de Peugeot.

(Applaudissements)

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

Merci.

M. MAURICE GUIGUEMIN, RETRAITE, HABITANT D'ANDRESY :

J'espérais passer ma retraite de façon paisible et sereine. Seulement, c'était sans compter sur ce nuage sombre qui plane au-dessus de ma tête, ce nuage autoroutier qui plane aussi au-dessus de la vôtre.

C'est comme une pieuvre qui veut nous enserrer, nous détruire. J'ai vu un tentacule qui se dirigeait vers Poissy. J'ai pris mon bâton de pèlerin et je me suis dirigé vers Poissy.

Là, ô surprise, mais c'est une belle ville ! C'est une ville historique qui comporte beaucoup de monuments historiques : la Collégiale, le petit octroi avec le magnifique office du tourisme, la Villa Savoie, l'enclos de l'Abbaye avec le musée du jouet, la distillerie et son noyau de Poissy. Je crois avoir entendu que Monsieur le Maire, après cette réunion, allait nous offrir une petite dégustation. Ce serait très sympa !

(Rires)

Et puis, il y a aussi la maison d'arrêt. Je ne l'ai pas visitée !

J'oubliais Peugeot bien sûr ! je l'ai visité en début d'année. Je me suis promené, j'ai fait 3 heures de visite, 5 kilomètres à pied. J'ai visité les ateliers, j'ai regardé partout, au plafond, au sol, au mur, sur les pièces détachées, sur les voitures, à aucun endroit je n'ai vu d'affiche ou d'autocollant où était mentionné « Oui à l'A104 ! » J'en déduis que Peugeot ne tient pas tellement à l'A104.

J'ai interrogé des personnels, je leur ai parlé de l'A104. Ils m'ont dit : « Qu'est-ce que c'est l'A104, on ne connaît pas ! Nous, on connaît la 204, la 304, la 404, la 504, la 604, la 704 ! »

(Rires)

Ils savent bien compter chez Peugeot !

J'ai appris autre chose : l'emprise de l'usine est équivalente à peu de chose près à la superficie de la Principauté de Monaco. Je me suis dit : « Mais Poissy serait une ville princière ! », cela explique toutes ces belles constructions un peu partout. J'ai pensé que Poissy voulait prendre une belle expansion et concurrencer ses voisins. J'ai même appris que Poissy voulait rivaliser avec Saint-Germain-en-Laye mais je vois mal une principauté supplanter un royaume !

A ce sujet, je vous rappelle que demain soir le roi convie sa cour !

(Rires, applaudissements)

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

S'il vous plaît, arrivez à votre conclusion. Nous avons des dizaines de personnes qui souhaitent prendre la parole, je vous demande d'être bref. Arrivez à votre conclusion !

M. MAURICE GUIGUEMIN, RETRAITE, HABITANT D'ANDRESY :

Quand vous regardez la télévision le soir, par exemple après les informations, surtout le vendredi soir, le flash inforoute, on nous projette la carte de France autoroutière, et tous les points encombrés sont surlignés en rouge. Or, le tracé de Chanteloup-les-Vignes est

surligné en rouge d'un bout à l'autre, ce qui veut dire qu'ils savent qu'il sera toujours bouché !

(Rires, applaudissements)

S'il doit être toujours bouché, ce n'est pas la peine de le faire !

(Applaudissements)

A l'instar des bergers de l'ARCA qui ont fait reculer l'ours avec leurs pétards, Coprasiens, Coprasiennes...

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

On s'égare... Monsieur, vous avez la parole.

(Applaudissements)

M. JEAN-MICHEL COUPANNEC, ASSOCIATION ALTERNATIVE ANDRESY :

Je remercie tout d'abord Monsieur le Maire de Poissy de nous faire ce cadeau royal. A Andrésy, j'avais dit que certains essayaient de nous beurrer les lunettes. J'ai l'impression, Monsieur le Maire, que vous essayez de nous vendre des bas filés en nous faisant croire que c'est la mode !

(Rires, applaudissements)

Après l'humour, je voudrais revenir aux tracés.

Ce n'est pas un bouclage de la Francilienne, les 5 tracés aboutissent à Orgeval. Après Orgeval, il n'y a rien. Il ne s'agit pas d'un bouclage de la Francilienne tel qu'était le dossier initial mais simplement du bouclage entre deux zones économiques, Poissy et Cergy, ce qui est différent.

Du point de vue de l'intérêt économique, dans le dossier présenté, à aucun moment il n'est prouvé que l'existence d'une autoroute a un intérêt économique, notamment au développement de l'emploi.

A aucun moment dans le débat, tout au moins dans le dossier présenté, il n'est question des problèmes de santé, des coûts, de la pollution, des conséquences sur la santé, des nuisances sonores, des nuisances liées à la pollution. A aucun moment ce dossier n'est abordé sérieusement.

(Applaudissements)

La santé n'est pas limitée à Poissy, elle concerne toute la région et toute la France.

On nous dit qu'on va discuter du prolongement de l'A104, mais nous sommes prisonniers d'un type de discussion puisque nous avons une partie d'un puzzle qui est bien plus général. Pendant que nous discutons de l'A104, savez-vous qu'une Commission Particulière de Débat Public discute du prolongement de l'A12 ?

Par ailleurs, suite aux demandes des riverains, notamment de la vallée de la Mauldre, il est fortement question de remettre sur le dossier, de façon prioritaire et même urgente, la

construction de la voie nouvelle de la Mauldre qui rejoindrait l'A12 à hauteur du Pontel, permettrait de rejoindre l'A13 à hauteur d'Epône. Ce n'est pas simplement Epône mais on bouclerait ainsi l'A12 par rapport à l'A13.

Or, le tracé violet tant décrié, qui n'est pas dans une zone urbaine mais dans une zone rurale, permet de rejoindre l'A15 en coupant via Epône.

(Applaudissements)

Simplement pour démontrer que les tracés vous sont présentés de façon fallacieuse. On privilégie sans cesse le tracé rouge par rapport aux autres, sur l'ensemble des éléments, y compris le coût.

Enfin, le problème du transport n'est pas simplement le transport routier. Il est nécessaire quand on a une vision globale du transport d'y intégrer dans sa réflexion le ferroutage pour le transport des biens, le fluvial pour le transport des marchandises et le ferroviaire pour la grande ceinture, c'est-à-dire boucler par le ferroviaire la zone de Poissy jusqu'à Cergy et ainsi répondre au problème du transport de ceux qui viennent de Cergy jusqu'à Poissy, donc le problème de la grande ceinture qui fait partie des priorités du Conseil régional.

(Applaudissements)

Le tracé rouge, c'est la destruction d'une partie de votre ville, Monsieur le Maire. J'ai écouté les habitants de l'île de Migneaux, ils n'ont pas le même sentiment que le vôtre.

Ensuite, vous vous permettez de transporter ailleurs les maux que vous ne voulez pas chez vous, tout au moins de façon très partielle dites-vous, vous les transférez sur Carrières-sous-Poissy, Andrésy, Maurecourt, Conflans. Vous êtes bien gentil mais gardez ce cadeau pour vous, Monsieur le Maire, il est inutile de l'exporter ailleurs !

(Applaudissements)

Si l'on veut revenir aux questions de principe par rapport aux créations d'autoroutes, premier principe, nous sommes, en tant qu'Association Alternative Andrésy, contre toute autoroute en zone urbanisée.

(Applaudissements)

C'est le premier principe quand on tient compte de la volonté des riverains, des problèmes de transport avec une vision régionale et pas simplement à court terme, quand on a conscience des problèmes de santé. En zone urbaine, l'autoroute a des effets néfastes.

Une fois qu'on a dit cela, bien sûr, cela ne suffit pas. Dans les tracés qui nous sont proposés, il y en a 4 en zone urbanisée :

- le rouge, nous n'en voulons pas
- le bleu, nous n'en voulons pas
- le noir, nous n'en voulons pas
- le vert, nous n'en voulons pas

(Applaudissements)

Un seul est en zone rurale. Je comprends que les habitants qui verraient une autoroute en zone rurale n'en veulent pas mais le seul point commun, c'est que personne n'en veut chez lui ! Alors pourquoi vouloir, lorsqu'on est à un endroit, le transporter ailleurs ?

Victor, je me permets de t'interpeller amicalement. Je suis également Coprasien. Le compromis n'est pas de rechercher un tracé dans le fuseau Sud-Est car c'est le rouge, le bleu, le noir et le vert. C'est ailleurs qu'il doit passer en dehors des zones urbanisées !

(Applaudissements)

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

J'aimerais entendre maintenant Monsieur RAYNAL, Conseiller Général de Poissy Nord.

M. JEAN-FRANÇOIS RAYNAL, CONSEILLER GENERAL POISSY NORD :

Monsieur le Président, merci de me donner la parole. Mesdames et Messieurs les élus, permettez que j'aie une petite pensée particulière pour les trois maires du Canton de Poissy nord présents ce soir, Jacques MASDEU-ARUS, député-maire de Poissy, François GOURDON, maire de Villennes, et Serge GOBLET maire de Médan. J'excuse Daniel SCHALCK, le maire de Carrières-sous-Poissy, qui n'a pu être présent ce soir.

Monsieur le Président, je vous remercie ; je voulais aussi vous féliciter de toute la conduite des débats parce que ce n'est pas toujours simple, et féliciter les services de l'Etat pour la qualité de tous les documents qui ont été distribués.

(Protestations)

C'est un travail remarquable...

(Dans la salle : Fayot !)

Je vais vous rassurer tout de suite, je ne fayotte avec personne, pas plus avec la Commission qu'avec d'autres personnes mais comme il s'agit d'un débat, je veux bien répondre au fur et à mesure de ce qui m'a été dit.

Monsieur le Président, j'ajouterai une seule chose au niveau du débat, parce que je l'entends comme un débat, c'est-à-dire un échange et qu'on puisse s'écouter les uns et les autres, c'est qu'au moins la démocratie a l'avantage d'avoir des points de vue différents, et même si je ne partage pas tout ce qui a été dit au préalable au niveau de cette tribune, je salue non pas mon interlocuteur précédent mais celui juste avant, il avait un peu d'humour, cela détend l'atmosphère.

Je ne suis pas tout à fait d'accord avec ce qui a été dit par un membre de la représentation Peugeot. Quand vous parlez de pont et quand vous mettez en cause le Conseil Général, je vous rappellerai qu'aujourd'hui le Conseil Général est en train d'appliquer un programme qui avait été établi depuis plus de 20 ans. La saturation de la circulation se faisait jour. D'ailleurs, les chiffres indiqués tout à l'heure le démontrent bien, on prend un point de départ en 1999 mais on aurait pu remonter plus tôt dans le temps. Ceux qui m'ont précédé au Conseil Général se souviennent que des délibérations avaient été prises pour voter la réalisation de trois franchissements de la Seine. Le premier était le pont de Poissy, le second le pont fait à Triel et le troisième le pont d'Achères. La société Peugeot n'a rien à y voir, je préférerais le préciser. C'est une vieille histoire.

Le pont de Poissy n'a pas été réalisé parce que, d'une manière concomitante, l'Etat avait décidé déjà le prolongement de la Francilienne, avait imaginé le tracé rouge, tracé qui depuis a été largement aménagé, ce n'est pas le même dont on parle.

(Protestations, sifflets, huées)

Je le précise parce que, que ce soit dans la rue, sur le marché ou même dans certains documents diffusés, je ne souhaite pas que l'on trompe la population. Ce n'est pas de l'information, de la surinformation ou de la désinformation, c'est vraiment raconter n'importe quoi. Le tracé d'aujourd'hui n'est pas celui des années 80, il a été amendé, amélioré.

(Protestations, sifflets, huées)

A l'époque, ce tracé étant confondu avec celui de la Francilienne, l'Etat a décidé de réaliser le pont. Le Département en a pris acte et a désengagé les crédits qui devaient être votés.

Le Département a réalisé le pont à Triel. J'en appelle à tous ceux que j'entends, qui ne veulent pas (je peux le comprendre) qu'un axe de circulation majeur passe à proximité de chez eux ou en zone urbaine, mais on oublie les axes qui aujourd'hui passent en ville, on oublie tous les réseaux dits secondaires. Les routes départementales n'ont pas vocation à absorber 30 000 ou 40 000 véhicules par jour. Pourtant, aujourd'hui, elles le font.

Les riverains du côté de Villennes ou de Médan n'ont pas envie demain, si le pont à Achères était réalisé, et si, par malheur, Monsieur le Président, dans votre rapport, vous concluez à une non-faisabilité de l'A104...

Il est de notre devoir d'élus de mettre en garde les populations. Le pont d'Achères réalisé, quand les aménagements de la 190 seront réalisés, c'est-à-dire 2x2 voies entre le pont de Poissy et l'usine et que vous aurez le CD154 (prolongement du pont à Triel) qui inévitablement sera obligé de devenir à 2x2 voies, ce que nous refusons aujourd'hui, ce contre lequel je me suis engagé, je peux vous dire que le flot de véhicules, qu'il soit de camions ou de véhicules légers, les 10 000 plus 10 000 dont on a parlé tout à l'heure, passera là.

Tant pis pour les populations qui auront à supporter cette chose. Tant pis pour la ville de Carrières qui ne sera jamais réunifiée alors que seule la réalisation de l'A104 est la solution pour cette commune d'être complètement réunifiée.

(Protestations, sifflets, huées)

Il y a peut-être des évidences qui gênent. Il est de mon devoir de vous les dire. Je tenais à les rappeler à cette tribune.

Enfin, et Monsieur le Député-Maire l'a longuement développé tout à l'heure, il faut penser que dans notre région qui en plus, au niveau de la vallée de Seine, c'est-à-dire dans la zone comprise entre Conflans-Sainte-Honorine et Bonnières, bénéficie maintenant d'un objectif d'intérêt national, c'est là, dans notre département des Yvelines qu'il se passera des choses en termes d'urbanisation, de développement économique, de création d'emplois, exactement comme dans l'autre pôle qui a été créé dans le sud du département entre la ville nouvelle et Saclay avec l'Essonne.

(Protestations, sifflets, huées)

Si nous ne donnons pas les conditions nécessaires pour que le développement économique se fasse, nous aurons une belle région, nous aurons une vallée de Seine qui sera un vrai désert humain.

(Protestations, sifflets, huées)

C'est inéluctable ! Les entreprises seront parties, nos enfants seront partis parce qu'il n'y aura pas d'emplois. On restera comme un village gaulois. Personnellement, je m'y refuse !

(Protestations, sifflets, huées)

M. DANIEL LAMIS, PISCIACAIS :

J'habite sur les hauts de Poissy. Je suis là en tant que simple Pisciacais, je ne suis pas conseiller, je ne fais partie de rien.

Habitant sur les hauts de Poissy, quand l'A14 a été décidée, ce n'était pas une grande surprise, on le savait, mais c'était prévu depuis 50 ans et on oubliait. Quand cela a été mentionné, nous nous sommes battus pour que l'A14 perturbe le moins possible notre cadre de vie, nos habitudes, qu'il y ait le moins de bruit et le moins de pollution possible.

Je comprends très bien que des gens aujourd'hui aient la même position. C'est normal. J'ai failli acheter l'ex-ferme de l'île des Migneaux il y a 30 ans, c'est dire que pour moi c'est un très joli cadre. Par ailleurs, je trouve anormal, injuste, scandaleux qu'on veuille repousser cela chez les autres. Les tracés bleu et noir nous font peur sur les hauts de Poissy. Nous avons déjà l'A14, il y aura certainement en double bande la N13, on ne va pas encore nous coller une autre autoroute qui passerait à 30 mètres de chez nous !

(Applaudissements)

C'est une simple opinion d'un habitant des hauts de Poissy. Le trafic augmente, l'A104 est-elle une solution ? Je n'en sais rien mais ne venez pas encore nous mettre une autre autoroute.

Merci.

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur. Le CO.P.R.A. local est représenté ce soir par Monique LEVASSEUR. Vous avez la parole madame.

MME MONIQUE LEVASSEUR, CO.P.R.A. POISSY :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Madame et Monsieur les représentants de la DREIF, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs,

Madame Nicole MACAIRE, présidente du Collectif pour la protection des riverains de l'A104 POISSY, qui ne peut être présente parmi nous ce soir, m'a chargée de la représenter et de vous parler au nom du CO.P.R.A. Poissy.

Le débat public engagé en ce moment, à l'allure soutenue d'un marathon, est une grande chance pour nous, simples citoyens. Il nous permet d'exprimer notre opinion sur le projet de prolongement de l'A104. Cependant, je nuancerai ce propos en deux points :

- Premièrement : le débat public est une grande chance uniquement s'il aboutit à une solution propre à satisfaire le plus grand nombre et s'il permet d'éviter nombre d'erreurs commises dans le passé, erreurs qui ont été dénoncées par la Cour des Comptes dans son rapport de 1999 sur la politique autoroutière française.

(Applaudissements)

- Deuxièmement : ce débat suscite une interrogation quant à sa neutralité puisqu'il présente à nouveau le tracé S1/C1/N1 dénommé « tracé rouge » comme le plus performant, alors que ce tracé a déjà été annulé par trois Premiers ministres.

(Applaudissements)

Les conséquences irréversibles de cette infrastructure autoroutière doivent faire réfléchir les différents acteurs qui en font la promotion. Il est important, en effet, que chacun ait conscience que ce projet détruira la santé, l'environnement et la qualité de vie de toute une population, et qu'une fois lancé il n'y aura plus aucun moyen de revenir en arrière.

(Applaudissements)

Mon intervention comportera 5 parties : les conséquences du projet pour Poissy, les problèmes techniques, les implications sur Poissy de problèmes plus généraux, nos remarques quant à l'opportunité du projet actuel, nos propositions.

1. Les conséquences du projet pour la ville de Poissy.

Sur les 5 tracés proposés, 3 d'entre eux concernent directement notre commune.

Le tracé bleu passerait à l'est et au sud de Poissy près des habitations, les tracés rouge et vert enjambreraient la Seine et passeraient en aérien au-dessus d'une zone complètement urbanisée.

Dans l'hypothèse des tracés rouge et vert, nous cumulerions à Poissy les nuisances. A la fois la population et la nature seraient complètement sinistrées par le passage d'un immense double viaduc de 850 mètres de long et de 40 mètres de large, à 2x3 voies de circulation, comparable à celui de Gennevilliers sur l'A15.

(Applaudissements)

Pour nous rassurer, la Direction Régionale de l'Équipement nous promet un viaduc couvert. Le dossier actuel ne donne pas de descriptif. Il pourrait s'agir d'un viaduc comportant des parois latérales et un toit mais qui, sur toute sa longueur, resterait ouvert sur les côtés (pour laisser échapper la pollution et également un peu de bruit.

Pour les habitants de l'île de Migneaux, il faut ajouter le bruit infernal d'effet de tambour des joints de chaussée au passage de chaque véhicule (105 000 par jour selon les chiffres de la DREIF). Vous prétendez, Monsieur le Maire, je cite « *que les techniques actuelles permettent la réalisation d'une autoroute à la fois bien insérée dans les sites traversés et parfaitement aménagée pour la tranquillité des riverains* »

(Protestations, sifflets, huées)

Appliquée au viaduc de l'île de Migneaux, cette assertion est totalement fausse et irrespectueuse vis-à-vis des habitants de votre commune qui seront sous ce viaduc.

(Applaudissements)

La vue en perspective sur l'une des plus belles courbes de la Seine aura disparu.

Dans l'annexe du dossier du maître d'ouvrage sur les paysages, les espaces de bord de Seine à Poissy sont classés (je cite) en « zone très sensible » car « paysage rare » pour lesquels il est écrit : « passage non faisable sans détruire le site... ».

La superbe Collégiale ne serait distante de l'ouvrage que d'à peine plus d'un 1 kilomètre à vol d'oiseau.

De même, il est illusoire d'imaginer que la pollution se concentrera seulement aux abords immédiats du viaduc, la ville de Poissy ayant une configuration en cuvette. Située sous les vents dominants d'Ouest, elle subira directement la pollution très toxique des 105 000 véhicules attendus par jour (dioxydes d'azote, benzène, monoxyde de carbone, particules fines entre autres...).

La maison de l'Enfance, les écoles de l'abbaye, le lycée Le Corbusier, le parc Meissonnier, la piscine municipale, le centre hospitalier, la maison de retraite de Villiers, le groupe scolaire Montaigne, le collège des Grands-Champs, le groupe scolaire Ronsard, le groupe scolaire Pascal, le complexe sportif Marcel Cerdan mais aussi les quartiers de Beauregard, de la Coudraie, de la rue de Migneaux, de île des Migneaux, et la liste n'est pas exhaustive... seront sinistrés par la pollution sonore et atmosphérique...

(Applaudissements)

...et leurs conséquences sanitaires graves engendrées par ce viaduc. Je citerai également les habitations du sud et de l'est de Poissy qui seraient impactées par le tracé bleu.

Quant au problème du trafic dans notre ville, vous soutenez, Monsieur le Maire, que le tracé rouge « miracle » situé en rive droite va délester la circulation dans Poissy et notamment devant la Collégiale. C'est inexact. Les poids lourds, pour desservir la plate-forme industrielle de Peugeot et le Technoparc qui sont en rive gauche devront emprunter le pont de Poissy (déjà très encombré à toute heure de la journée). Comme le pont de Poissy sera complètement saturé, une partie du trafic continuera à traverser la ville et à passer devant la Collégiale pour rejoindre l'échangeur d'Orgeval.

(Applaudissements)

A cela, on peut ajouter le flux de circulation vers ou venant de Maisons-Laffitte et de Sartrouville qui continuera également à traverser Poissy pour les mêmes raisons.

On entend également que l'A104 va permettre de boucler la Francilienne.

C'est encore faux. Les 105 000 véhicules/jour de l'A104 viendront se déverser sur l'A13 en direction de Rocquencourt et de l'A12, lesquelles sont déjà saturées tous les jours. La DREIF a d'ailleurs précisé à plusieurs reprises qu'elle n'avait pas de baguette magique pour dissoudre les embouteillages de l'A13 et de l'A12.

(Applaudissements)

2. Le deuxième point que je traiterai concerne les problèmes techniques posés par le projet à Poissy.

Il s'agit notamment de la prise en compte d'enjeux majeurs relatifs à la loi sur l'eau relevés dans le document annexe du maître d'ouvrage « Etude sur l'eau ».

Premier enjeu : la protection et la pérennisation des ressources en eau potable. Le captage d'eau de la Lyonnaise à Poissy je cite « *est directement menacé par le tracé en déblai, en souterrain ou en surface* », mais encore : « *la configuration en viaduc demande à être étudiée... ainsi, à l'intérieur du périmètre de protection rapprochée du captage, les prescriptions sont prises au cas par cas mais généralement les interdictions peuvent entraîner l'impossibilité de faire passer une infrastructure* ».

(Applaudissements)

Cela signifie que les fondations sur pieux du viaduc risqueront, au même titre qu'un passage en souterrain, de tuer les puits de captage qui alimentent Poissy et la région en eau potable.

Deuxième enjeu : le risque d'inondation des riverains. Je cite toujours : « *Ainsi, le projet ne devra pas être implanté (sous forme de remblais, de digues,...) dans le lit majeur des rivières, afin de respecter l'évolution naturelle des cours d'eau et ne pas faire obstacle aux écoulements, notamment en période de crue* ».

Il n'apparaît donc pas imaginable d'édifier des merlons (comme indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage) au nord de l'étang de la Galiotte dans la zone d'expansion des crues, en plein dans le lit majeur du fleuve.

Troisième enjeu : la préservation des potentialités biologiques du milieu et la reconquête des milieux déjà fortement modifiés par la présence de l'homme et de ses activités.

Il n'est pas sérieux de traverser l'étang de la Galiotte classé en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique et dont il faut absolument préserver le milieu.

En conclusion, la réalisation du viaduc au-dessus de l'île de Migneaux ainsi que le passage sous la rue de Migneaux imposent de telles contraintes qu'il n'apparaît pas possible de respecter les prescriptions de la loi sur l'eau.

(Applaudissements)

Ce tracé, en totale contradiction avec cette loi, doit donc être abandonné.

(Applaudissements)

3. Mon troisième point abordera les implications à Poissy de problèmes plus généraux.

La communauté scientifique a reconnu ces dernières années que l'augmentation de la concentration des gaz à effet de serre a pour conséquence directe le dérèglement du climat. Le risque de connaître des précipitations plus importantes et plus violentes dans les années à venir ne peut être écarté et pourrait avoir comme conséquence la montée du niveau des crues de la Seine. Chacun peut imaginer les dégâts dans la vallée de la Seine au vu de ce qui arrive en ce moment dans la vallée du Danube en Europe de l'Est.

D'ailleurs, la préfecture de police de Paris a activé depuis 2001 le Plan POSEIDON ou plan de secours spécialisé inondations en prévision d'une crue possible de l'ampleur de celle de 1910. Le principe de précaution doit ici s'appliquer. Il est surprenant que le dossier technique ne fasse pas mention du plan de prévention des risques d'inondation.

(Applaudissements)

Nous rappelons encore l'absolue nécessité de respecter les zones d'expansion des crues sous peine de catastrophes futures envisageables pour lesquelles Poissy serait au premier plan de par sa situation géographique.

4. Ma quatrième partie concerne nos remarques sur l'opportunité du projet.

Qui peut affirmer que les schémas et les modèles présentés aujourd'hui, qui ne sont que projections, sont pertinents et qu'ils définissent parfaitement la situation du trafic routier en 2020 au moment où, si elle était réalisée, cette autoroute serait mise en service ? La DREIF admet un taux d'erreur de plus de 25%. De plus, des paramètres comme le coût du pétrole, la concurrence internationale des pays émergents entre autres peuvent changer complètement les modèles économiques du développement régional.

(Applaudissements)

En outre, la croissance de la population en Ile-de-France d'ici à 2020, selon l'hypothèse retenue, est en moyenne de 0,2% par an. La justification pour la réalisation d'une autoroute en zone urbanisée ne saute pas aux yeux sauf à quelques élus locaux qui souhaitent rejeter au plan national la question de l'amélioration de la voirie locale qui leur incombe.

(Applaudissements)

Des solutions alternatives à cette autoroute, plus rapides à mettre en œuvre et à coût moins prohibitif, peuvent être envisagées pour résoudre les problèmes actuels de circulation dans la zone concernée par le projet. Elles sont connues.

5. Enfin, j'aborderai nos propositions.

Ne cherchons pas la symbiose entre desserte locale et grand projet. Ne mélangeons pas les besoins locaux avec les exigences de trafic national voire international.

(Applaudissements)

Organisons une concertation de tous les acteurs (ce qui, de façon inexplicable, ne s'est jamais fait jusqu'à maintenant) pour avancer sur les deux sujets en parallèle.

Premier sujet : réalisons les aménagements dont a besoin la voirie locale de façon à fluidifier le trafic sans attendre 2020. Par exemple, une réelle déviation de Poissy qui contribuerait simultanément au désenclavement de la Boucle de Chanteloup et une modernisation de la RN184.

(Applaudissements)

Deuxième sujet : étudions sur une zone s'étendant dans un rayon plus important autour de Paris et au-delà des zones urbanisées comment écouler le trafic de transit de la 3^{ème} rocade avec un véritable tracé de contournement et non un cul-de-sac à Orgeval.

(Applaudissements)

Pour conclure, nous affirmons qu'un développement harmonieux et durable ne peut se concevoir sans une prise de conscience globale sur la façon de concilier économie et qualité de vie. Une réelle demande, depuis quelques années, émane des citoyens de ce pays de pouvoir bénéficier d'une qualité de vie dans un environnement sain. C'est un élément qui a été corroboré par la Charte de l'Environnement et qui se doit d'être intégré dans les décisions prises au plus haut niveau de l'Etat. Le projet de réalisation d'une infrastructure autoroutière en zone urbanisée arrive trop tard sur des emprises datant de quarante ans.

Pour ce qui concerne Poissy, ce projet n'est pas adapté à la situation. En effet, il ne respectera ni la loi sur l'eau, ni les niveaux de pollution admissibles, ni le maintien des ZNIEFF entre autres. Nous ne l'accepterons pas.

Nous gardons cependant espoir que la raison l'emportera et que ce débat public prendra tout son sens. Nous souhaitons que les membres de la commission nous entendent. Nous espérons que la DREIF intégrera nos analyses pour tirer les conclusions qui s'imposent dans le but de servir l'intérêt de tous. Il faut cesser d'en faire « une affaire politique ». Depuis des années, je cite la Cour des Comptes : « *Les schémas directeurs routiers ne se sont pas inscrits dans une politique globale des transports* ». Ils n'ont été « *qu'une réponse empirique aux demandes des élus* ».

(Applaudissements)

Pour ce qui nous concerne, membres du CO.P.R.A., nous sommes déterminés et nous agissons sans relâche par tous les moyens à notre disposition pour que ne soit pas commis l'irréparable.

Notre environnement et notre qualité de vie n'ont pas de prix, il s'agit de notre avenir et de celui de nos enfants.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

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

Nous n'allons pas demander au maître d'ouvrage de répondre à tout ce qui a été dit. Cela reviendrait à refaire tout le dossier, mais peut-être quelques points l'ont frappé dans cette intervention auxquels il souhaiterait répondre ?

M. ERIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ILE-DE-FRANCE :

Un point de réponse au moins sur l'eau.

Tout à l'heure, j'ai oublié de présenter Elisabeth VANINI qui est connue par un certain nombre de personnes pour avoir été celle qui a rédigé le PPRI. Je pense qu'elle connaît assez bien ce qui se passe en termes d'inondation. Il existe un dossier sur l'eau consultable sur le CD-Rom.

Je comprends qu'on débâte sur l'utilité de l'insertion des tracés. Ceci étant, en termes d'information, notamment sur l'eau, le remblai prévu sur Carrières-sous-Poissy n'est pas dans le lit majeur. Si on le présente, c'est qu'on peut le faire.

Le dossier du débat public qui vous est distribué aujourd'hui a été validé par un comité au sein de l'Etat dans lequel étaient présents des représentants du Ministère de l'Ecologie pour veiller à ce que ces enjeux soient pris en compte.

Concernant le captage d'eau potable, c'est bien parce que nous avons un problème sur l'eau potable et que celui-ci a été identifié que nous ne pouvons pas faire passer le tracé rouge ou le tracé vert en déblai ou en tunnel. En revanche, l'implantation des piles de pont devra être analysée mais il n'y a pas d'impossibilité aujourd'hui pour que ce soit fait.

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

Beaucoup d'autres sujets seront examinés en détail en réunion thématique. Nous n'essaierons pas de répondre point par point.

Je souhaiterais entendre Monsieur RENARD.

M. PIERRE-EMILE RENARD, AMIS DE LA FORET, PROFILE, ELU CAMBORICIEN :

Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs de la Commission, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs,

Je suis assez heureux de pouvoir m'exprimer ce soir ici. Je suis ici en tant que président des Amis de la Forêt et représentant du comité PROFILE, et en même temps élu camboricien. Il y a quinze ans, j'étais aux côtés des Pisciacais en tant que membre des Amis de la Forêt et riverain pour défendre un bon tracé pour l'A14.

A ce moment, il ne s'agissait pas de l'autoroute des nantis comme j'ai entendu en parler. Il s'agissait de préserver le patrimoine commun car la terrasse de Saint-Germain appartient à tous. Elle n'appartient pas à la ville de Saint-Germain mais à tous. Nous avons entre 2 à 3 millions de visites par an, ce ne sont pas les Saint-Germanoises ni les Pisciacais riverains qui suffisent pour faire ces 2 ou 3 millions de visiteurs par an, il faut faire venir Paris, la Boucle de Chanteloup-les-Vignes, pour venir visiter la forêt de Saint-Germain qui est une forêt !

Il s'agissait aussi de défendre les riverains de Poissy. Nous avons obtenu, pour les riverains de Poissy comme pour ceux de Chambourcy, que la chaussée de l'autoroute soit à tous points avec une différence d'altitude entre son niveau et le sommet des merlons de 5 à 8 mètres de haut, ce qui permettait la totale absorption des bruits et l'insertion dans le paysage.

Ceci est réalisé aujourd'hui et je crois que, malheureusement, vous n'avez pas la volonté, le désir, le courage de venir sur place voir ce que cela réalise.

(Protestations, sifflets, huées)

En revanche, j'ai entendu ici un certain nombre de vérités. Oui, nous sommes atteints par la pollution, oui il faut combattre la pollution, les nuisances, et il faut les combattre à la source. J'espère qu'aujourd'hui vous serez nombreux pour aller vers la marque PSA pour lui demander de réaliser des véhicules de moins en moins polluants !

(Protestations)

Il y a du travail à faire car la pollution est à la sortie des tuyaux d'échappement. Ce n'est pas ailleurs qu'il faut la combattre !

(Protestations, sifflets, huées)

Il y a 150 ans, on combattait avec la même véhémence les trains à vapeur, on n'en voulait pas dans les villes. Maintenant, vous les réclamez, nous les réclamons.

(Protestations, sifflets, huées)

Et nous, Amis de la Forêt, nous ne combattons pas, nous n'avons jamais...

(Protestations, sifflets, huées)

Je continue, ne vous tracassez pas !

Amis de la Forêt, nous n'avons à aucun moment combattu le passage du train sur la voie ferrée qui existe. Au contraire, nous la réclamons de toutes nos forces car il ne faut pas confondre ce qui porte le moyen de communication et ce qu'est le moyen de communication. Aujourd'hui, nous devons débattre de ce qui porte le moyen de communication et il faut que ce moyen soit cohérent, c'est-à-dire qu'il y ait des autoroutes qui ne chevauchent pas des pénétrantes quand c'est une rocade et réciproquement.

Mais, je vous rappelle qu'en revanche (ici des gens savent s'en servir et savent de quoi je parle) l'autoroute peut servir de support pour les moyens de transport en commun.

(Protestations, sifflets, huées)

A Orgeval, dans toute la vallée de la Seine, on organise des transports en commun en bus. Pour aller d'Orgeval à Versailles, pour aller d'Orgeval à La Défense. Cela vous déplaît mais c'est un fait !

(Protestations, sifflets, huées)

Je vais encore aller plus loin puisque vous n'êtes pas contents, je vais maintenant exprimer un certain nombre de contradictions que vous émettez.

Nous avons entendu un représentant des Verts qui se servent ici de tribune (s'il n'y a pas une tribune politique pour eux, je ne sais pas de quoi nous parlons), ils ont exprimé que la moyenne des déplacements en Ile-de-France était de 3 kilomètres. Ils ont un raisonnement très simple : allez à pied puisqu'il ne s'agit que de faire 3 kilomètres ! On oublie simplement que beaucoup font quelques centaines de mètres à pied et que les autres sont bien obligés de prendre leur véhicule !

Nous allons parler aussi de la pollution. Vous l'avez aujourd'hui, nous l'avons vu dans les photos présentées. Ce qui m'a ému, c'est à Conflans, lors de la réunion inaugurale, quand une mère de famille nous a dit : « *Ma fille est asthmatique, je suis riveraine de la 184, il faut que cela cesse !* » Eh bien oui, parce que la RN184 ne sera pas traitée si on prend le tracé noir.

Le tracé noir est doublement le tracé de la honte parce qu'il traverse la ville sans protection, il traverse la forêt sans protection.

(Protestations, sifflets, huées)

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

S'il vous plaît, un peu de silence, laissez continuer !

M. PIERRE-EMILE RENARD, AMIS DE LA FORET, AD14 :

Cela ne me gêne pas, cela montre la démocratie de ces gens-là. Je répète ce que j'ai déjà dit : Vos manifestations sont à la citoyenneté ce que le VTT est à la nature !

(Applaudissements, protestations, sifflets, huées)

Je m'exprime pour vous dire qu'aujourd'hui il est intolérable que les tracés dans les villes soient aussi pénalisants. Il faut réorganiser, nous sommes tous d'accord, simplement ce sont les méthodes et les moyens qui ne sont pas tout à fait les mêmes.

Tracé historique, oui...

(Protestations, sifflets, huées)

Pourquoi est-il historique ? Parce que, contrairement à ce que vous dites, il n'a jamais été supprimé, il a fait l'objet de concours et il est ressorti vainqueur de différentes confrontations antérieurement. Il a été mis dans un tiroir par manque de courage de la part d'un certain Premier ministre qui avait d'autres préoccupations que le circuit routier chez vous !

J'ai encore deux points à exprimer.

(Sifflets)

S'il y a un endroit où on ne peut pas dire qu'on renvoie chez le voisin, c'est bien à Poissy. En tout état de cause, les cinq tracés arrivent à Poissy. Il s'agit donc de choisir les moins mauvais.

Le violet, c'est excentrique, c'est centrifuge, cela ne répond pas à la question.

Le noir est le tracé de la honte, c'est un centripède.

Le bleu est un tracé qui coûte trop cher, qui ne sera pas efficace, qui est centripède.

Le vert n'est pas un tracé bâtard comme je l'ai entendu, c'est un tracé de travesti. Pourquoi ? Parce que la partie spécifique du vert ne peut exister que si vous avez d'un côté le rouge et de l'autre le noir. Or, le noir, nous le refusons, et le rouge, vous le refusez. Le vert proprement dit, c'est ce que le Département fera pour que l'usine PSA de Poissy puisse dégager ses camions sans passer par la ville.

Ne racontez pas que ce n'est pas une déviation, c'est un complément.

Dernier point, et je donne raison à beaucoup d'entre vous, je pense que nous sommes 99 % à dire que les tracés tombent dans une nasse et il faut en sortir. C'est prendre la direction plein sud en traversant la colline pour aller sur le plateau des Alluets, rejoindre le CD30 et ensuite Plaisir et Saint-Quentin car, aujourd'hui, on ne parle que du prolongement, mais le débat devrait proposer que l'on sorte de la nasse et je crois qu'on ne peut pas en faire abstraction.

Merci à vous tous pour notre démocratie !

(Applaudissements, Protestations, sifflets, huées)

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

Je demande un peu de respect pour les opinions qui s'expriment, même si ce ne sont pas les vôtres. De toute façon, soyez sûrs que toutes les opinions sont enregistrées quel que soit le bruit de fond, et donc seront prises en compte dans la rédaction du rapport final.

Il ne sert à rien de faire du bruit, c'est enregistré.

M. FRANÇOIS GOURDON, MAIRE DE VILLENNES :

Je voudrais m'exprimer sur deux volets, un volet économique et un deuxième volet technique.

Je suis Président du Club d'entreprises de Poissy avec une centaine d'adhérents. Vous connaissez mon opinion sur le plan économique : une région meurt quand l'économie disparaît. Prenez les friches industrielles dans le Nord, il n'y a plus rien ; la vie culturelle disparaît, le patrimoine, tout disparaît.

(Protestations)

A l'inverse, quand vous voyagez dans des pays émergents, vous voyez leurs infrastructures et ce qui attire les industriels. Il n'y a pas photo. Nous devons faire quelque chose.

Il faut absolument débloquer les infrastructures routières. Il n'y a pas de choix pour la survie économique et la vie de notre région. Que le tracé soit à droite ou à gauche, il faut le faire.

(Protestations)

Je prends le volet scientifique. Je suis membre du Conseil national de l'air, c'est nous qui avons sorti l'avis au ministre sur les 72 000 morts à cause du tabagisme. Je suis membre du Conseil scientifique de l'ADEM, c'est nous qui finançons Renault et Peugeot sur le véhicule propre dans 20 ans et c'est nous qui commandons des études épidémiologiques.

J'ai entendu tout à l'heure des choses qui ne sont pas inexactes mais qui sont un peu déformées sur la pollution de l'air.

La pollution de l'air existe aujourd'hui. L'étude que nous avons faite au ministère voici 15 ans montrait que des véhicules qui circulent à 3 km/h et qui s'arrêtent toutes les 5 secondes polluent dix fois plus que les mêmes véhicules qui passent à 60 km/h. C'est incontestable.

(Applaudissements)

Par ailleurs, de façon incroyable et non expliquée, il y a plus de développement d'asthme actuellement dans les régions de campagne. Personne ne comprend. Les scientifiques, les docteurs ne comprennent pas pourquoi. Il y a un problème, c'est complexe.

J'ai entendu dire que la pollution serait emmenée par les vents dominants, c'est complètement faux. Les vents dominants sont des vents forts, ce sont des vents d'ouest qui brassent l'air et qui dispersent énormément. Pourquoi à Paris est-ce Rambouillet l'endroit le plus pollué ? Il n'y a pas d'industrie. La pollution de l'air est très complexe.

Nous avons les mêmes épisodes de pollution à Poissy qu'en forêt de Rambouillet sinon plus.

L'Etat est un peu responsable par son attentisme et son inaction depuis quarante ans. C'est de là que vient le problème. Il faut faire quelque chose, intelligemment, et accepter que cela coûte deux fois plus.

(Protestations)

L'A104 passe en premier à Villennes, à moitié couverte, en dehors des habitations. De toute façon, cela ne change rien, qu'elle passe à 5 kilomètres ou à 100 mètres, la pollution de l'air est exactement la même.

Il faut faire cette autoroute, même si elle doit coûter cinq fois plus cher, car je suis d'accord avec le fait qu'il faut protéger des populations, même si elles sont arrivées voici 10 ans et qu'on le savait depuis quarante ans, même si cela coûte dix fois plus cher.

En revanche, il faut absolument faire une troisième voie sur l'A13 et l'éclairer. Il n'y a qu'en France qu'on voit autour d'une capitale une autoroute non éclairée.

(Applaudissements)

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

J'aimerais qu'on continue à entrer davantage dans les préoccupations locales. J'appelle Monsieur Jean-Louis TANCERMAN qui va nous parler de l'île de Migneaux.

M. JEAN-LOUIS TANCERMAN, SPIM :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs,

Je représente ici le SPIM, une association locale de Poissy créée en 1923, qui regroupe les 400 habitants de l'île de Migneaux.

Nous sommes une association de quartier qui anime la vie dans l'île, et surtout qui promeut la qualité du site de l'île et des berges de la Seine dans le cadre de la protection du patrimoine. J'en prends à témoin cette revue éditée en partenariat avec le Cercle historique de Poissy et que j'ai remise aux membres de la commission.

Nous sommes aussi une association de défense qui a pour vocation statutaire « *la défense des rives des bords de Seine contre la pollution ou autres calamités* ».

C'est pourquoi j'ai l'ardente obligation de vous montrer comment le site de l'île de Migneaux et des berges de Seine à Poissy est menacé d'une destruction irréversible par le projet de l'A104 à Poissy.

S'agit-il là d'un « intérêt particulier », qui s'opposerait à l'intérêt général des populations ?

Eh bien non, au contraire, car nous sommes tous comptables, y compris nos élus et les représentants de la Direction de l'Equipement, de la protection des sites autant que des personnes. C'est un enjeu actuel et global en termes de patrimoine paysager, écologique, architectural, historique ou artisanal.

Sur le plan paysager, les berges de Seine et l'île de Migneaux forment un site unique en Ile-de-France. J'en prends à témoin les nombreux peintres qui ont été inspirés par les paysages de Seine à Poissy face à l'île de Migneaux.

William Turner et Claude Monet, les plus connus, mais aussi Moreau le Jeune, les Isabey père et fils, Eugène Carrière, les Meissonnier de Poissy, Pissarro, Marquet, Utrillo, Vlaminck, Picabia, et jusqu'à Thomas Frey et Christian Michaut, Pisciacais d'aujourd'hui.

Monet disait ainsi : « *Je ne voudrais que peindre ici la lumière de l'air* ».

Or, que restera-t-il de la sérénité visuelle de la Boucle de Seine à Poissy, du paysage fluvial 100% naturel, très rare en Ile-de-France, quand la perspective sera tronçonnée et l'horizon barré par le viaduc ?

Il ne restera rien du tout !

De même, le Chemin du Bord de l'Eau, qui est en voie de retrouver sa magie et son charme d'antan sur Villennes, puis sur Poissy, sera gâché par le viaduc et sa pollution.

Que deviendront les jardiniers du dimanche des quelque 30 jardins familiaux sous le viaduc ? Ils iront cueillir leurs tomates au supermarché !

Qui voudra encore faire son jogging sur ces berges ? Qui voudra y promener ses enfants au risque de compromettre leur santé ?

Sur la berge en rive droite de la Seine, la promenade sportive de Carrières-sous-Poissy, face à l'île de Migneaux, sera logée à la même enseigne. Où irons-nous nous promener alors ? J'ai mon idée là-dessus : nous irons faire du shopping sous un dôme climatisé aux Terrasses de Poncey !

(Applaudissements)

La faune et la flore, à présent.

La vallée de la Seine est un axe important pour la migration des oiseaux. L'île de Migneaux se termine côté aval par plusieurs hectares de terres semi humides. L'étang de la Galiotte et l'île abritent ainsi une faune nicheuse qui sera définitivement chassée par la présence de l'autoroute : le héron cendré ou le martin-pêcheur ne viendront plus nicher sur le site.

Les foulques, colverts et poules d'eau qui peuplent le petit bras de Seine seront victimes des rejets de ruissellement de l'A104 .

Et que deviendront les quelques dizaines d'autres espèces résidant sur l'île ? Que restera-t-il alors ? Rien du tout !

Depuis cent ans, l'urbanisation de l'île de Migneaux a été raisonnée et respectable, et c'est la faible pression humaine qui a permis la préservation du milieu et l'attrait de l'île pour des espèces animales plus ou moins résidentes et sédentaires : renards, chevreuils, biches, on a même vu un marcassin rôder dans les jardins.

L'harmonie de cette cohabitation serait détruite par l'A104.

N'oublions pas la flore.

Les terres humides de l'île de Migneaux recèlent des espèces végétales classées telles que la Grande Cuscute, la Cardamine des Bois, l'Armoise annuelle qui sont ici en environnement protégé. Qu'en restera-t-il ? Rien du tout !

L'étude ECOSPHERE du dossier de débat met en garde la Direction de l'Equipeement contre « *le risque juridico-administratif non négligeable* » du tronçon S1 de l'A104 à Poissy.

Elle demande, je cite : « *de fortes mesures de suppression et de réduction des impacts* ».

Ce risque est toujours ignoré à ce stade du dossier, mais vous pouvez nous faire confiance, on vous le rappellera sans attendre l'enquête publique !

Sur le plan architectural, des constructions remarquables existent sur l'île, notamment des villas anciennes signées Théophile Bourgeois, qui sont représentatives de ce qu'on appelle l'art de la villégiature. Elles occupent 6 pages dans un récent ouvrage de la collection *Images du Patrimoine*.

On trouve aussi sur l'île 4 constructions dites post-modernes, dont un studio de danse signé Seban et une maison signée Cardin & Briand, qui figurait en bonne place au catalogue de l'exposition itinérante du Conseil d'Architecture et d'Urbanisme des Yvelines.

Toutes ces pièces remarquables sont à moins de 200 mètres de l'emprise du viaduc, elles perdront non seulement leur écrin de verdure mais aussi leur attrait général, et sans doute les couleurs de leurs façades du fait des poussières.

Est-ce le sens qu'on donne à présent à la protection du patrimoine ?

(Applaudissements)

Le site est aussi un lieu de loisirs nautiques. La marina de Migneaux est le seul port dont dispose Poissy aujourd'hui. C'est aussi un lieu d'histoire de l'artisanat naval français. Une quarantaine de plaisanciers séjournent sur place : le viaduc va les faire fuir.

Qui voudrait s'amarrer sous une autoroute ? Qui voudrait encore pêcher ici ?

Et que dire de l'aviron-club, quel sportif voudrait s'entraîner ici avec un bol d'air enrichi en oxydes d'azote et en particules fines ?

(Protestations)

Sans oublier que le viaduc qui décorera la Seine dispersera ses polluants sur la fameuse « cuvette » de Poissy.

Qui voudrait d'un tel site de loisirs ? Personne !

L'Etang de la Galiotte est en face, sur la rive droite de la Seine. C'est à la fois une réserve ornithologique, une étape migratoire, et un bassin de loisirs et de pêche équipé de bungalows flottants.

La Galiotte a été immortalisée par les photos de Yann Arthus-Bertrand. On pourra se consoler avec ces photos car tout ceci disparaîtra avec l'A104, son échangeur, sa rampe dans le lit majeur du fleuve, en pleine zone d'expansion des crues. Aucune protection n'est possible !

Je n'oublie pas le Relais International de la Jeunesse : ses fenêtres donnent directement sur le tablier du viaduc. Les milliers de jeunes européens qui séjournent chaque année dans son

cadre enchanteur iront dormir ailleurs, fuyant les 65 décibels, les gaz polluants et les poussières.

(Applaudissements)

L'étude MAPS du dossier concerne la faisabilité paysagère du projet.

Elle classe la Galiotte et les îles de la Seine à Poissy tout en haut de sa liste, dans la catégorie « *paysages rares et naturels* ». Elle propose dans les mesures à prévoir : « *passage non faisable sans détruire le site, à l'exception d'un tunnel* ».

Tout indique, me semble-t-il, qu'on n'a tenu aucun compte de cette étude.

Les techniques de protection et d'insertion utilisées pour l'A14 sont exemplaires, mais elles sont inopérantes pour protéger le site de île de Migneaux et des berges de Seine.

C'est Maurice Etienne, un ingénieur général du Corps des Ponts et Chaussées, qui a dit : « *les sites sont une ressource primaire de l'économie, pratiquement non renouvelable* ». Alors, peut-on, en 2006, faire passer l'autoroute A104 sur la Seine à Poissy, en corrompant et en ruinant le site ?

(Applaudissements)

On nous explique que le projet autoroutier ne pourrait pas passer en tunnel sous la Seine car la remontée vers Orgeval comporterait une pente trop forte pour les poids lourds et mettrait en cause la nappe phréatique. Mais alors, pourquoi passe-t-on en souterrain sous la rue de Migneaux, en attaquant cette même nappe à l'intérieur de son périmètre de protection rapprochée en contravention avec la réglementation sur les captages ?

Comment faire face à toutes les restrictions qui sont imposées dans l'annexe « Eau » du dossier ?

- points d'appui absents du périmètre de protection immédiat,
- attention toute particulière pendant les travaux,
- et surtout un passage en aérien et non plus en souterrain.

Tout à l'heure, l'étude MAPS du dossier préconisait au contraire un passage en souterrain et non en aérien. Il faudrait savoir ! Le dossier de débat contient sa propre contradiction !

Je pose donc encore la question : l'A104 peut-elle passer sur la Seine à Poissy et franchir le vallon de Migneaux ?

(Dans la salle : Non !)

Voilà deux fois qu'on se demande si l'A104 est au bon endroit. Les emprises ont été faites il y a quarante ans. Or, il y a quarante ans, il n'y avait pas de Loi sur l'Eau, pas de normes de pollution, pas de prescriptions diverses et variées, pas de garde-fous environnementaux, pas de directives européennes pour corser le tout. Il y a quarante ans, la Direction des Routes régnait sur la France !

(Protestations, sifflets, huées, applaudissements)

Cependant, la majorité des parcelles de l'île de Migneaux étaient construites antérieurement à ces réserves d'équipement.

Ceci nous montre bien qu'en 2006, pour ce qui concerne le franchissement de la Seine à Poissy, ces emprises sont devenues obsolètes et inutilisables dans le contexte réglementaire qui s'impose au projet A104

Un mot sur la pollution de proximité et l'impact sanitaire de l'A104 en zone urbanisée, qui est expédiée en 10 lignes dans le dossier de débat.

Heureusement, Joël TISSIER, de Maurecourt, a fait éclater une vérité qui est accablante sur l'ensemble de l'A104 en zone urbanisée. J'ajouterai simplement ceci.

La Direction de l'Equipement nous promet quasiment une extinction de la pollution en 2020, elle affirme que les normes de qualité seront respectées en moyenne sur l'année. C'est un peu court quand on sait qu'il suffit d'une seule journée de forte pollution à Paris pour que l'Etat prenne des dispositions restrictives.

Les extrapolations chiffrées du dossier A104 ne sont pas sérieuses. Par exemple, en 1996, dans le précédent dossier, on évaluait le coût de la pollution à 7 centimes de franc par kilomètre-véhicule, soit 1 centime d'euro.

En 2006, dix ans plus tard, le dossier nous parle de 2,9 centimes d'euro par kilomètre-véhicule : c'est trois fois plus !

Alors combien dans dix ans, combien à l'horizon 2020 ?

Comment peut-on donc soutenir que les nuisances vont diminuer quand leur impact chiffré est multiplié par trois en dix ans ?

(Applaudissements)

Et que notre connaissance de cet impact apparaît ainsi incomplète et sous-évaluée ?

Le risque sanitaire de la pollution de proximité est avéré mais non maîtrisé. Le traitement des rejets n'est pas possible techniquement. L'Etat a donc l'obligation légale de prendre les mesures permettant d'éliminer ce risque (article 5 de la Charte de l'Environnement), comme l'amiante.

Les habitants de la « cuvette de Poissy » qui subiraient les conséquences pathogènes de ce projet veulent des certitudes, pas des simulations hasardeuses. Ils ne sont pas du tout convaincus que le nuage polluant de l'A104 s'arrêtera aux frontières du « tunnel » aérien qu'on nous promet.

(Applaudissements)

Je ne vous parlerai pas de la circulation à Poissy qui a déjà été évoquée par les précédents orateurs, j'en tire la conclusion qu'en plus du pont des Migneaux, il faudra un pont à Achères, et qu'avec trois autoroutes et trois ponts, Poissy perdra son âme, et nous, nous aurons perdu notre santé !

(Applaudissements)

Mesdames et Messieurs,

- La destruction illégale des sites et de la biodiversité,
- l'impossibilité technique et réglementaire du passage dans le vallon de Migneaux,
- le risque sanitaire pour les populations riveraines,
- la consécration des bouchons à Poissy,
- sans oublier le « cul-de-sac » d'Orgeval qui a été évoqué,

tout ceci ne suffit-t-il pas ?

L'autoroute A104 n'a rien à faire à Poissy, ni en rouge, ni en vert, ni en bleu !

(Applaudissements)

La volonté persistante d'utiliser des emprises du siècle dernier relève d'une obstination qui déshonore l'Etat. Je citerai Jean POULIT, ancien patron de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, qui écrivait il y a quelques mois dans son livre, à propos du « bouclage de la Francilienne » : « *le chemin sera encore long avant qu'un certain consensus se dégage, s'il se dégage un jour* ».

Je terminerai donc en m'adressant à la Commission.

Monsieur le Président, le débat sur la Francilienne est aujourd'hui dans la confrontation et le projet risque d'aller au contentieux.

Le chemin du consensus est entre vos mains, je devrais plutôt dire sous vos pieds.

Allez-vous enfin nous y conduire ?

Je vous remercie.

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur.

Je vous propose que nous continuions sur île des Migneaux. Madame MOVOISIN s'il vous plaît ?

MME MONVOISIN, HABITANTE DE POISSY :

Je m'adresse à Monsieur DEBARLE. Tout au long du dossier du prolongement de la Francilienne, vous présentez le tracé rouge comme le plus performant. Or, page 78, dans le chapitre consacré à la rentabilité socio-économique du projet, vous écrivez, je cite : « *Quel que soit le scénario étudié, tous les indicateurs indiquent un bilan socioéconomique extrêmement positif de projet du prolongement de la Francilienne. Les différences entre les bilans des différents tracés sont en revanche assez faibles sur certains critères. Une faible modification des hypothèses pourrait modifier certains ordres de classement* ».

Monsieur DEBARLE, pouvez-vous expliquer cette phrase assez sibylline ? Quelles sont ces faibles variations dans les hypothèses ?

Je souhaite compléter ma question en abordant deux autres thèmes liés aux annexes.

Dans les annexes concernant les détails du tracé, il est exposé des points singuliers pour lesquels il est écrit qu'ils feront en temps opportun l'objet d'études détaillées particulières. Or, pour le tracé rouge, il y a 16 points singuliers, c'est le tracé qui en compte le plus, dont 4 concernent Poissy. Cela fait un point singulier par segment de 1,5 kilomètre. Quand aurons-nous connaissance de ces études et comment se déterminer compte tenu de la sensibilité du modèle de détermination ?

Dans les annexes sur l'écologie et les paysages, les espaces de bord de Seine sont classés en zone très sensible car paysages rares pour lesquels il est écrit : « *passage non faisable sans détruire le site* ». Comment avez-vous calculé et intégré le coût de destruction d'un site unique ?

D'une façon générale, nous avons du mal à comprendre le passage entre les préconisations de certaines annexes et des annexes en général et les conclusions du dossier.

Merci.

(Applaudissements)

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

Merci Madame.

Monsieur DEBARLE, vous êtes interpellé directement.

M. ERIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ILE-DE-FRANCE :

Quand le tracé rouge nous paraissait être le meilleur, nous l'avons indiqué. Nous n'avons pas caché la manière dont nous interprétons les résultats. Cela dépend des tronçons, effectivement, mais nous l'avons dit. Tout le monde ne partage pas notre avis, cela me paraît normal, mais nous l'avons dit, de même que nous avons expliqué que pour le tracé violet, vu le résultat des études, l'Etat n'envisageait pas de prendre l'initiative.

S'agissant du bilan socioéconomique, il existe un calcul de mode de rentabilité pour classer les variantes ou les différents modes de transport sur d'autres projets qui se fait en fonction d'une circulaire, avec des coûts. Sont chiffrés les apports en termes de gain de temps, mais également, dans les parties négatives, les coûts de pollution, le coût des gaz à effet de serre ; en positif, l'amélioration de la sécurité routière.

La rentabilité varie entre 30 % et 35 %. La différence entre les 4 tracés du fuseau sud-est est relativement faible. Nous avons indiqué qu'au vu de ces coûts, cela ne faisait pas émerger un tracé a priori et que de faibles modifications soit d'hypothèse soit de poids des différents critères pouvaient changer le classement.

Je ne suis pas mandaté aujourd'hui pour faire passer un tracé rouge mais je suis là pour un débat sur un certain nombre de tracés et avoir des arguments.

Nous avons aujourd'hui un débat public ouvert parce que nous n'avons pas de tracé qui devance de très loin les autres dans ce qui est chiffrable dans cette équation parce que tout ne peut pas être chiffré. Aujourd'hui, ce n'est pas la rentabilité telle qu'elle est calculée dans

l'instruction qui permet de dire si un tracé est très en avant, quels que soient les autres critères qui sont plus difficiles à chiffrer, qui peuvent être un peu plus subjectifs.

Telle était la signification de cette phrase qui était un peu sibylline.

S'agissant des points singuliers, au moment où nous faisons un débat public, la totalité des études pour réaliser le tracé ne sont pas engagées. Avant de démarrer un chantier, le coût total des études pour un projet routier, quel qu'il soit, c'est 5 % du coût du projet. Ce sont des sommes phénoménales.

Nous avons fait un certain nombre d'études (beaucoup de personnes s'y sont référées précisément) pour être certains aujourd'hui que ce que nous vous présentons peut être réalisé et que nous avons suffisamment d'hypothèses pour pouvoir le chiffrer et donner une estimation du coût.

On ne chiffre pas tout. Sur certains points singuliers, nous ne connaissons pas le prix exact. Nous sommes partis sur des ratios. Nous savons qu'une autoroute en déblai ou en remblai, c'est 35 millions d'euros du kilomètre, qu'un tunnel c'est 200 millions d'euros du kilomètre en moyenne. Ces prix moyens ont été pris en compte. A certains endroits, on aura des points singuliers, peut-être des bonnes surprises, ils coûteront un peu moins cher, d'autres coûteront plus cher. Depuis que nous sommes en réunion de proximité, sur les coûts, j'ai retenu deux interventions, une personne qui était dans une entreprise de génie civil et qui trouvait nos coûts trop forts, et une autre qui nous a dit qu'ils étaient trop faibles.

Je pense que le coût moyen que nous avons affiché reflète assez bien le coût du projet.

S'agissant des sites et de l'intégration paysagère, c'est bien parce que ce style de critère ne peut pas être transformé en chiffres que les décideurs nationaux ont créé ce système de débat public. C'est bien à l'occasion de ces séances de débat public que nous pouvons mesurer le poids de ces critères, l'attachement des gens à certains patrimoines et même nous faire découvrir un certain nombre de choses. Je me souviens qu'à Herblay, nous avons connaissance des carrières mais nous ne connaissons pas l'attachement de la population à ces carrières parce que nous n'en connaissons pas la qualité et l'architecture.

Cela permet, à l'issue du débat public, de faire remonter toutes ces informations aux décideurs qui seront prises en compte en fonction des autres critères que nous avons pu transformer en équation mathématique.

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

Merci Monsieur DEBARLE. Ce que vous venez de dire rejoint une question posée par Monsieur Yann SMITH qui se demandait sur quelles bases le décideur déciderait. Comme vous l'avez souligné madame, et comme vient de le rappeler Eric DEBARLE, il est juste que les différentes solutions envisageables, si on fait le bilan global et si on exclut le tracé violet, se tiennent assez bien.

(Protestations)

Les bilans globaux qui ont été présentés par le maître d'ouvrage montrent que les tracés sud-est sont très similaires et que le tracé violet n'est pas au même niveau. C'est tout, je constate. De multiples autres éléments méritent d'être pris en compte, notamment parce que le décideur n'est pas omniscient, il doit vous écouter. Tel est bien le sens du débat public. Si

l'un des tracés s'imposait avec évidence, nous ne serions pas là ce soir pour en discuter, me semble-t-il.

MME MONVOISIN :

Dans le dossier de 80 pages environ, le tracé rouge est cité au moins une cinquantaine de fois. En matière de partialité... il y a un problème.

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

Il a peut-être été cité davantage mais je vous ai dit d'entrée de jeu qu'il faudrait un jour cesser de raisonner sans arrêt en termes de bleu, rouge ou noir. Il existe des combinatoires, il y a de l'imagination à trouver. Comme le disait Monsieur TANCERMAN, je ne sais pas si nous arriverons à dégager quelque chose mais le débat public offre l'opportunité d'essayer de le faire. C'est ce que nous essaierons de faire dans la suite.

(Protestations)

M. MICHEL AGNOLA, HABITANT ILE DE MIGNEAUX :

Je ne vais pas vous parler du tracé bleu, vert ou rouge, je vais juste parler de questions de santé. Je voudrais faire quelques remarques par rapport à tout ce qui a été dit ce soir car un certain nombre de choses m'ont choqué.

D'abord, une petite citation : « *Il n'y a pas de frontière pour barrer la route à la pollution de l'air. La cuvette de Poissy et les communes environnantes sont l'objet d'investigations et de recherches très pointues. A plusieurs reprises, des pollutions de l'air ont été dépistées dans notre val de Seine par des analyseurs électroniques avec des pics inquiétants, dangereux pour les habitants. Nous avons constaté pendant ces dépassements une prédominance d'atteintes respiratoires chez les enfants ou les personnes âgées.* »

Je vous donne ma source, il s'agit de la revue cantonale de Poissy nord. Cet article a été écrit par Monsieur Xavier POLI qui était à l'époque maire-adjoint du maire actuel de Poissy, dans le cadre d'un numéro spécial sur la santé. C'était il y a dix ans !

(Applaudissements)

On va nous dire que nous avons maintenant des voitures propres, que nous n'avons plus de problèmes de pollution avec les carburants, ce qui est faux, quelqu'un vous l'expliquera tout à l'heure, parce que la pollution n'est pas liée qu'aux carburants.

Par ailleurs, il faut noter aussi que cet extrait d'article a été écrit en 1994 c'est-à-dire avant l'arrivée de l'A14. Il s'agit maintenant d'un véritable échangeur sur lequel il y aura à la fois l'A13, l'A14 et l'A104. Je vous laisse imaginer en quoi cette citation est d'autant plus valable aujourd'hui.

C'est une première remarque qui consiste à comparer et, d'une certaine manière, opposer la population, l'A14 et l'A104. Cela n'a rien à voir.

(Applaudissements)

Il ne faut pas croire que l'A14 ne pollue pas, ce n'est pas vrai, l'A14 pollue. Il y a 32 000 véhicules par jour sur l'A14. Nous allons donner quelques éléments de comparaison pour comprendre de quoi il s'agit.

L'A104, c'est 105 000 véhicules par jour, c'est une voie internationale avec un transit de 25 % de camions qui seront dans la montée de Poissy, c'est-à-dire qui forceront sur le moteur, qui relâcheront des gaz qui repartiront sur le bassin de Poissy, contre 32 000 pour l'A14. La vocation n'est pas la même, l'un est un axe international pas l'autre.

En outre, on est en montée, les gaz sont plus forts. On ne peut pas être en tunnel dans le passage de la Seine, on est forcément en aérien. Ce ne sera pas une autoroute paysagère, ce n'est pas possible, ce seront 40 mètres de viaduc au-dessus de île des Migneaux, et de toute façon une pollution non maîtrisable. Le maître d'ouvrage lui-même le reconnaît, on peut réduire le bruit, camoufler ou habiller les autoroutes, on ne peut pas faire disparaître la pollution atmosphérique qui est là.

Depuis le milieu des années 80, un certain nombre d'instituts, notamment au niveau européen, on fait des études très sérieuses, parce que je constate qu'en Europe on est plus sérieux qu'en France. Ces études montrent qu'il y a 6 500 à 9 500 personnes tuées par an à cause de la pollution atmosphérique. On n'en peut plus ! C'est plus que les accidents de la route. Quel intérêt économique justifie le fait qu'il y ait des conséquences vis-à-vis des humains que nous sommes, que des gens aient des problèmes d'asthme ou qu'il y ait des morts ?

(Applaudissements)

Comme beaucoup de citoyens, j'ai été choqué par un certain nombre d'interventions, en particulier celle de Monsieur RENARD ; je me demande s'il n'a pas plus de considération pour les arbres que pour les humains que nous sommes.

(Applaudissements, protestations)

Je m'interroge aussi quand on justifie un mal par un mal, c'est-à-dire quand on explique que la N184 est polluée, que des enfants ont des problèmes d'asthme et qu'il faut déplacer le problème, créer l'A104, que d'autres enfants ailleurs aient des problèmes d'asthme.

(Applaudissements)

La conclusion est : à un problème local, une réponse locale. Si Peugeot a des problèmes légitimes de circulation dans notre région, peut-être faut-il s'interroger sur d'autres voies, la voie fluviale comme Renault, et peut-être peut-on prendre sa demande au niveau local, mais on ne va pas nous faire croire qu'on résoudra un problème de circulation locale en amenant une voie internationale à péage qui générera un trafic supplémentaire.

J'ai assisté à plusieurs réunions, je constate que derrière tous ces intérêts qu'on nous revendique comme étant l'intérêt général, il y a beaucoup d'intérêts particuliers.

(Applaudissements)

Je ne veux pas tirer de conclusion mais faire le constat que j'ai fait. On pourra me contredire éventuellement. Quand j'ai regardé le tracé rouge, j'ai vu qu'il arrivait à l'embranchement de l'A13, de l'A14 et de l'A104, et entre l'A13 et l'A14, je vois les Terrasses de Poncy. Je me pose une autre question, je me dis qu'on revendique des problèmes de circulation dans

Poissy, il faut savoir que les Terrasses de Poncy vont générer un flux supplémentaire de 35 000 véhicules par jour.

Pour résoudre ce problème de flux supplémentaire, faudra-t-il à nouveau créer une A104 bis ?

(Applaudissements)

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

Merci. Monsieur BETBEDER souhaitait nous parler du club de loisirs de l'Île des Migneaux. Je vous demanderai d'être très bref.

M. BETBEDER, RELAIS INTERNATIONAL DE LA JEUNESSE DE POISSY :

Monsieur le Président, mesdames et messieurs de la commission, mesdames et messieurs,

C'est par un trait de crayon rouge sur les plans et par des tonnes de béton qu'on s'apprête à faire disparaître le relais international de la jeunesse de Poissy. Je rappelle que la presse locale a appelé cet endroit « la convivialité sans frontière » ou même un joyau associatif.

En effet, depuis 1963, ce centre associatif accueille des centaines de groupes de l'Europe et des provinces françaises qui trouvent à l'escale une halte calme et sécurisée, ce qui est important quand on vient à Paris, après une journée dans la capitale.

En 2005, nous avons accueilli plus de 150 groupes dont 80 % sont des groupes fidélisés qui viennent depuis des années et qui ont représenté, en 2005, 5 000 personnes et quelque 15 000 nuitées. Pour beaucoup, les jeunes et les enfants se sont mobilisés toute l'année pour financer une partie de ce voyage et ils ne pourraient être accueillis ailleurs vu la modicité de nos prix.

Nous y recevons également de nombreux séminaires, réunions de travail, assemblées générales d'associations et de mouvements de jeunesse. Je vais donner quelques exemples : le Conseil Régional de la Jeunesse, ce sont de bénévoles du Ministère de la Jeunesse qui viennent en séminaire ; l'École Supérieure des Arts et Métiers, Greenpeace, la Ligne de l'Enseignement, le Droit au Logement, la Jeune Chambre Economique de Paris, Jeunesse et Reconstruction, la Fédération des Eclaireurs et des Eclaireuses de France, la Ligue d'Île-de-France d'aviron, le Mouvement de la Jeunesse Juive, les Jeunes du PSG et même le Conseil Municipal Jeunes de la Mairie d'Anthony avec la présence de Monsieur DEVEDJIAN.

Vous voyez que notre centre rayonne largement, ce n'est pas un ghetto. Il rayonne en France et en Europe.

A l'automne, de nombreux week-ends ou journées de formation des délégués de classe se déroulent à l'escale venant des ZEP ou des anciennes ZEP de Gennevilliers, de Sartrouville et de Nanterre. Tout le monde ici saisira l'importance de cet effort fait par des enseignants pour que des jeunes apprennent la prise de responsabilité dans des milieux où l'incivilité est souvent dominante et importante. Les événements récents de novembre montrent à quel point cet effort doit être soutenu et pris en compte par la puissance publique.

Durant toutes les vacances scolaires, plus de 60 jeunes viennent se préparer pendant une semaine à passer le brevet d'aptitude à la fonction d'animation, le fameux BAFA. Beaucoup

de jeunes parmi nos enfants le préparent. Ils trouvent dans nos salles de réunion, et surtout dans le parc, un lieu idéal pour apprendre à organiser des activités éducatives et ludiques pour les enfants et les jeunes dont ils auront la charge dans les centres sociaux des quartiers après leur formation.

C'est une équipe de 10 salariés dirigés par deux jeunes directeurs et directrices qui a en charge le fonctionnement de l'escale. Tous ces emplois sont en CDI.

(Applaudissements)

La moitié de ces personnes est issue des quartiers populaires de Poissy, grâce à une coopération avec la mission locale de Poissy et l'association intermédiaire Poissy Val de Seine Ressources Emplois. Il s'y ajoute des jeunes stagiaires venant du Ghana, du Honduras, d'Italie et d'Angleterre. Certains sont présents ici ce soir et viennent voir comment se passe la démocratie dans notre pays.

(Réactions, applaudissements)

Enfin, comment pourrait-on ne pas prendre en compte des milliers d'heures de travail bénévole (cela existe encore au relais international de la jeunesse) qui ont permis depuis quarante ans de moderniser les deux maisons et d'entretenir surtout ce parc, celui-là même qui est menacé par le béton dont on parlait tout à l'heure, celui que l'autoroute défigurera définitivement ?

Pour conclure, comme en 1970 quand nous avons accueilli le directeur de la Direction départementale de l'Équipement, Monsieur BACHE, nous vous attendons, Monsieur le Président et les membres de la commission, sur place, pour que vous vous rendiez mieux compte de la réalité de cette réalisation associative. Vous y serez reçus avec sérieux et courtoisie.

Enfin, mesdames et messieurs, j'espère vous avoir convaincus de laisser vivre le relais international de la jeunesse.

Merci.

(Applaudissements)

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

Nous allons changer de quartier. J'aimerais entendre Monsieur Mohamed RAGOUBI qui va nous parler de la Coudraie.

M. MOHAMED RAGOUBI, HABITANT DE LA COUDRAIE :

Monsieur le Député-Maire, Mesdames et Messieurs de la Commission, Monsieur le Président, Madame et Monsieur de la DDE,

Cela fait plaisir de voir qu'il y a de la diversité ce soir. Comme beaucoup, l'Île des Migneaux est aujourd'hui au même stade que la Coudraie. Je parle de mon quartier, la Coudraie. Les conséquences que ce tracé aura sur la santé des filles et des fils de nos amis de l'Île des Migneaux, à mes yeux, seront les mêmes sur les filles et les fils de la Coudraie.

(Applaudissements)

Mes amis, je n'ai pas l'habitude de parler devant une telle assistance, excusez-moi par avance si je bafouille. Je n'entrerai pas dans les détails car je n'en ai pas la compétence ; nos amis du CO.P.R.A., de l'Ile des Migneaux et des différentes associations de locataires ou de propriétaires ont pointé le doigt sur les nuisances et les méfaits qu'aurait ce tracé. J'irai plus loin, je vous expliquerai le cas de la Coudraie. Brièvement car je suis sûr que beaucoup le connaissent, il est connu nationalement et internationalement, même au Brésil.

(Dans la salle : Il y a tellement d'étrangers !)

Oui, il y a tellement d'étrangers, c'est vrai ! Dire cela en réunion publique...

(Applaudissements)

Cela révèle la vraie diversité dont nous avons besoin aujourd'hui et vous êtes en train de la mettre à mal. Je ne parle pas français mieux que vous mais je crois que je me fais comprendre.

Vous dites qu'il y a beaucoup d'étrangers à la Coudraie. Non madame, il y a une vraie mixité à la Coudraie, une vraie solidarité qui n'est pas remplie par les élus. Nous n'avons pas de médecin à la Coudraie, pas d'épicerie. Nous avons un pharmacien qui fait de la résistance, qui fait office de médecin, qui prend la tension, qui a un vrai rôle social. Je regarde Monsieur le Député-Maire, ce rôle vous incombe !

(Applaudissements)

Voici un an et demi, les terrains de la Coudraie appartenaient à Peugeot. Une rétrocession a eu lieu, on ne sait pas comment. Du jour au lendemain, les terrains de la Coudraie ont appartenu à la mairie de Poissy.

Pour vous expliquer que ce puzzle dont tout le monde parle a été élaboré depuis quelques années.

Les Terrasses de Poncy, l'A14, la seule autoroute en France qui tourne à perte. Ce ne sont pas mes sources, c'est passé dans « Combien ça coûte ? ». Je regarde la télé !

(Applaudissements)

Les Terrasses de Poncy, juste en face des HLM qui font tache. Peut-on faire un super, hyper, géant centre commercial d'Europe, qui a été revu à la baisse d'après mes sources, devant un quartier HLM avec une population d'origine étrangère qui parle très bien le français, Monsieur le Maire, et qui n'a pas besoin de traducteurs !

(Applaudissements)

Que signifie « concertation » ? « Je vous écoute mais je fais ce que je veux », c'est la forte impression que nous avons à Poissy aujourd'hui.

(Applaudissements)

Je ne fais pas de politique, Monsieur le Député-Maire, on peut me coller n'importe quelle étiquette, depuis un an mon dos me démange, mais j'ai une conscience qui me dit que ce quartier a été longtemps négligé pour des intérêts immobiliers et partisans.

Les plus grandes instances de l'Etat aujourd'hui refusent de signer ce projet de démolition totale du quartier, l'épuration de 608 familles. Aujourd'hui, sur ces 608 familles, il en reste 184, tous des délinquants aux yeux de certains ! Ai-je l'air d'un délinquant ? Des gens de la Coudraie sont là, regardez-les si ce sont des délinquants, regardez-les si ce sont des gens qui ne correspondent pas au profil ! Mais on refuse la diversité comme madame l'a dit, et cela dérange. Je n'aimerais pas être dans votre ambulance !

(Applaudissements)

Un terrain rétrocédé par Peugeot. Monsieur l'adjoint au maire a dit tout à l'heure que Peugeot n'avait rien à voir dans cette histoire, mais les terrains lui appartenaient. La mairie s'est empressée de les récupérer."

Faire les Terrasses de Poncy. Des mamies de 82 ans souhaitent venir ce soir parler, mais elles ne peuvent pas parce qu'elles habitent au 8^{ème} étage. Je vous invite tous à venir à la Coudraie ce soir, il n'y a pas d'ascenseur, il est en panne. Pendant trois jours, nous sommes restés sans eau chaude pour mieux justifier une démolition. Justifier une démolition, faire partir des gens pour réaliser des projets immobiliers...

Monsieur le Maire, mesdames et messieurs de la commission, merci d'avoir donné la parole à quelqu'un issu de la diversité, qui ne maîtrise pas encore parfaitement la langue mais, excusez-moi, je suis ému.

(Applaudissements)

Si demain ce tracé est réalisé, mes enfants respireront deux fois plus de pollution, pourquoi ? Parce que l'échangeur sera au nez de la Coudraie. Il ne se fera pas pour le moment, vous le savez, Monsieur le Maire, tous vos projets se bloquent les uns après les autres.

(Applaudissements)

Ayez un peu le sens des responsabilités, réunissez-nous autour d'une table pour discuter, nous concerter, dans l'intérêt général et pas particulier de réussir à obtenir quelque chose. Demain ou après-demain, nous serons fiers de dire qu'ensemble nous avons fait. Mais, seul, vous allez rencontrer des difficultés au fur et à mesure de vos projets mégalomaniques.

Merci de votre attention.

(Longs Applaudissements)

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

Monsieur Mohamed RAGOUBI a laissé le soin à une autre personne de parler plus précisément de pollution atmosphérique. Monsieur Grégoire LANZA va intervenir sur ce sujet.

M. GREGOIRE LANZA, HABITANT DE POISSY :

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, mesdames et messieurs les membres de la commission, mesdames, messieurs,

Nous allons aborder ici l'impact qu'auront sur la santé les projets qui nous sont proposés.

Nous n'allons pas faire en quelques minutes une étude complète d'impact sanitaire, nous n'aurions pas le temps...

Et je vous le dis tout de suite, ne cherchez pas dans le dossier du maître d'ouvrage, ni d'ailleurs dans ses annexes, une véritable étude décrivant l'impact sur les populations car il n'y en a pas.

(Applaudissements)

Tout au plus vous trouverez le rapport d'étude « volet air » qui a été confié à la société SCETAUROUTE, filiale à 100% de la société EGIS dont le métier est lié aux infrastructures routières au travers de travaux d'ingénierie, de montage de projets et d'exploitation des autoroutes.

Nous pouvons légitimement nous poser la question de savoir pourquoi il n'a pas été fait appel à un des nombreux organismes ou sociétés entièrement spécialisés dans le domaine de la santé.

Il est important de savoir qu'une étude sanitaire doit permettre de décider quel tracé retenir, ou au moins d'en écarter les plus dangereux. Et là, on peut s'étonner de la réponse de la maîtrise d'ouvrage sur ce sujet puisqu'elle annonce que l'étude sera menée lors de la déclaration d'intérêt public, c'est-à-dire lorsque le tracé sera arrêté.

Avant de continuer, sachez qu'une réunion spécifique pollution atmosphérique est organisée par la CPDP le 15 juin. Je souhaite d'ailleurs ici rappeler au Président ainsi qu'aux membres de la commission que tout doit être mis en œuvre pour que les populations et les élus soient pleinement informés de l'impact d'un tel projet.

Dans un premier temps, je vous propose de faire un rapide tour d'horizon des différents types de polluants générés par le trafic routier ainsi que leurs conséquences sur l'organisme. Le but ici n'est pas de dénigrer l'automobile mais d'exposer une situation objective.

Nous allons nous intéresser à 3 principaux polluants : l'ozone, le dioxyde d'azote et les particules.

L'ozone tout d'abord est une particule de gaz très réactive qui se forme dans certaines conditions de température et d'ensoleillement à partir de polluants primaires notamment issus de la combustion d'hydrocarbures.

Etes-vous d'accord ? Nous sommes d'accord. Merci !

(Applaudissements)

Ce gaz est irritant pour les muqueuses oculaires et respiratoires et parce qu'il pénètre facilement les voies respiratoires les plus fines, il altère la fonction pulmonaire et accroît les symptômes respiratoires entraînant toux et oppressions thoraciques.

Une enquête menée dans la capitale de 1987 à 1992 révèle que le nombre de visites à domicile de SOS Médecins pour maladies respiratoires augmente de 24 % quand l'air parisien contient jusqu'à 103 microgrammes d'ozone par m³ d'air.

Voyons maintenant le dioxyde d'azote, qui lui est un gaz irritant qui altère les fonctions pulmonaires et accroît la réactivité bronchique, les symptômes et les infections respiratoires.

Cela entraîne chez les enfants notamment une augmentation de la sensibilité des bronches aux infections microbiennes et, chez les asthmatiques, accroît la fréquence et la gravité des crises.

Enfin, les particules qui regroupent les poussières et les fumées noires et servent de vecteurs à différentes substances toxiques voire cancérogènes ou mutagènes. Elles sont un sujet important de préoccupation. Plus ces particules sont fines, plus elles pénètrent facilement dans l'appareil respiratoire, par exemple les PM 2.5 qui mesurent 2.5 microns. Ces particules sont émises d'une part par la combustion des hydrocarbures et d'autre part par l'usure de la route, des pneus, des plaquettes de freins et par la remise en suspension. Selon la dernière étude du CITEPA à paraître, les usures et la remise en suspension représentent 53,4 % de l'émission des PM 2.5 et, malheureusement, aucune baisse de ce type d'émission n'est à prévoir d'ici à 2020.

(Applaudissements)

Je tiens cette étude à votre disposition. Si vous nous faisiez l'honneur de participer aux réunions préparatoires sur le thème, vous le sauriez monsieur.

Quels sont les types de pollutions auxquels nous pouvons être exposés.

Il faut en cela distinguer la pollution de fond globale et régionale de la pollution locale et de proximité.

La pollution de fond est une pollution diffuse, pratiquement la même dans toute la zone considérée. Ce n'est pas celle qui nous intéresse le plus en l'espèce.

Nous allons nous intéresser plus particulièrement à la pollution de proximité, qui est la plus dangereuse. Le principe en est simple : si vous mettez votre nez dans le pot d'échappement d'une voiture dont le contact est allumé, je vous garantis que vous ne vivrez pas vieux. Si par contre vous vous éloignez de quelques mètres, la situation sera un peu plus confortable. Il suffit de transposer cet exemple simple sur des personnes situées à proximité d'une autoroute générant 105 000 véhicules/jour pour comprendre la problématique. Pour eux, je vous le dis tout de suite, inutile d'écouter à la radio l'indice de pollution donné par Airparif, ils seront toujours dans le rouge.

Pour les particules, l'impact le plus important a lieu dans la zone des 150 mètres mais elles sont encore présentes à 1 500 mètres.

Maintenant, il est important de savoir combien de personnes sont exposées à de tels niveaux de pollution et donc à de tels risques. Les chiffres diffèrent mais prenons ceux donnés par le maître d'ouvrage concernant le tracé rouge : 25 000 personnes seraient situées à moins de 500 mètres de l'autoroute.

Monsieur DEBARLE, vous confirmez cette hypothèse basse ?

M. ERIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ILE-DE-FRANCE :

Pas basse. D'après le recensement de 1999, il y a sur l'ensemble du tracé 25 000 personnes.

(Cris)

M. GREGOIRE LANZA, POISSY :

Ce chiffre ne tient pas compte des habitations qui vont se construire d'ici à 2020 en bordure du tracé, comme l'a été fait récemment le château de Migneaux dont les nouveaux habitants seront situés à moins de 100 mètres du tracé rouge et subiront de graves préjudices.

(Applaudissements)

Enfin, ce comptage fait à partir de données INSEE (Monsieur DEBARLE vient de le confirmer) ne tient pas compte, dans les écoles et crèches proches des tracés, de nos enfants qui pourtant y passent 8 heures par jour et sont plus sensibles que tout autre à la pollution. Je tiens d'ailleurs à signaler au maître d'ouvrage que, sauf erreur de ma part, l'école de la Coudraie ne figure pas au titre des bâtiments à caractère sanitaire et social énumérés page 36 des annexes.

(Applaudissements)

M. ERIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'EQUIPEMENT ILE-DE-FRANCE :

L'énumération page 36 n'a pas cité la totalité des établissements. On a dit qu'une carte de tous les établissements sensibles était faite, elle est reportée sur tous les plans que vous avez ici. Vous trouverez bien l'école de la Coudraie sur ce plan.

M. GREGOIRE LANZA, POISSY :

Il n'y a pas d'explication au fait qu'elle n'apparaisse pas page 36 des annexes.

Face à cela et pour toute réponse à nos inquiétudes, le maître d'ouvrage nous affirme que, dans 14 ans, la part des émissions polluantes des véhicules sera négligeable et même que les personnes habitant à proximité des tracés proposés subiront moins de pollution qu'aujourd'hui.

Il est vrai que les normes européennes ainsi que les efforts des constructeurs automobiles, alliés à l'amélioration des combustibles entraînent une baisse de la plupart des polluants, ce dont nous ne pouvons que nous réjouir.

Toutefois, aucune étude à l'heure actuelle ne peut prédire avec certitude quelles seront les émissions de polluants d'ici à 2020 avec un intervalle d'erreur satisfaisant. Trop d'inconnues entrent en compte dans ce calcul.

Apprenons un peu du passé : les moteurs polluent moins mais, en contrepartie, on augmente le poids des véhicules, les climatisations se systématisent qui engendrent des pollutions supplémentaires.

La deuxième limite que nous devons apporter à cette future baisse de la pollution est que certains polluants ne sont pas encore mesurés, telles les particules ultrafines qui ne sont pas filtrées par les pots d'échappement et pour lesquelles de nouvelles études sont en cours. Si ces polluants ne sont pas mesurés aujourd'hui, comment peut-on affirmer qu'ils n'auront aucun effet sur la santé ?

(Applaudissements)

Enfin, et c'est le troisième point qui nous recommande d'être extrêmement prudents quant à la projection de pollution à l'horizon 2020, nous notons un phénomène de déplacement de la pollution, à savoir que lorsque d'anciens polluants disparaissent, de nouveaux réapparaissent tels le platine, le palladium, le rhodium et l'osmium.

Sur l'éventualité d'une baisse sensible de la pollution, il convient d'être circonspect, d'autant que la société SCETAUROUTE en charge de cette étude a été incapable, lors des réunions de préparation, de nous donner un intervalle d'erreur à ses projections, ce qui est pourtant le b.a-ba de toute étude scientifique.

(Applaudissements)

De plus, dans ses propres conclusions, SCETAUROUTE écrit que la principale incertitude de l'étude vient de l'évaluation des émissions de polluant aux horizons lointains, alors même que cette étude est fondée sur cette évaluation. Ces conclusions me paraissent extrêmement limites.

En conclusion, les études d'impact de pollution sur les populations proches des autoroutes sont récentes. Les premières études épidémiologiques menées aux Pays-Bas, aux USA et en Suisse datent de la fin des années 80. Comme il est nécessaire pour ce type d'étude d'avoir un recul important pour recueillir et analyser les données sur plusieurs années, les résultats ne sont disponibles que depuis quelque temps. Elles prouvent de façon indiscutable l'impact de ce type de pollution sur la santé.

L'APHEIS annonce le chiffre de 6 500 à 8 500 décès prématurés en France dus à la pollution liée au trafic routier. Ce type de dommage est très pernicieux car l'impact n'a pas lieu tout de suite : pas de mort brutale, rien de spectaculaire hormis des enfants asthmatiques, des cancers et des personnes âgées qui décèdent trop tôt.

S'il s'avérait que le prolongement de la Francilienne était nécessaire, les connaissances scientifiques actuelles montrent qu'il serait irresponsable de la faire passer près des habitations et des écoles. De la même façon qu'on ne construirait pas aujourd'hui un bâtiment isolé avec de l'amiante ou qu'il ne nous viendrait pas à l'esprit de pratiquer une transfusion avec du sang non préalablement chauffé, nous savons aujourd'hui que construire une autoroute en zone urbanisée est contraire à toute éthique et que le principe de précaution doit être appliqué.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur Grégoire LANZA. Vous avez dit en conclusion « s'il s'avérait que le prolongement de la Francilienne était nécessaire », je pense que Monsieur Jean-Paul HEDRICH plaidera pour que cela n'apparaisse pas indispensable.

M. JEAN-PAUL HEDRICH, REPRESENTANT DES VERTS ILE-DE-FRANCE :

Bonsoir. Monsieur RENARD a déjà entendu les Verts alors que nous n'avions pas encore parlé !

Je prends la parole ce soir au nom du groupe des Verts de Poissy et plus généralement au nom des Verts de toute la région Ile-de-France, et ce pour exprimer notre totale opposition à toute construction d'autoroute supplémentaire en Ile-de-France.

(Applaudissements)

Le prolongement de l'A104 présenté par Direction Régionale de l'Équipement est la traduction directe d'un choix politique : celui de privilégier le tout routier avec son lourd impact sur notre environnement. Ce projet est en totale contradiction avec les engagements pris par le pays quand il a adopté sa Charte de l'Environnement et par la région d'Ile-de-France qui s'est déclarée écorégion.

Pour les Verts, ce n'est pas du choix entre 5 tracés dont il est question, mais bien de la pertinence de construire une nouvelle autoroute face aux enjeux auxquels nous allons tous être confrontés.

Le premier enjeu est d'être en mesure de faire face à la crise énergétique qui a déjà commencé : le baril de pétrole est aujourd'hui à plus de 75 dollars et son prix va continuer de grimper car la demande de pétrole avec les besoins de la Chine et de l'Inde dépassera les capacités de production mondiales avant la mise en service de l'A104. C'est la fin de l'énergie bon marché et il n'existe à ce jour aucune alternative crédible à l'utilisation du pétrole dans le secteur des transports.

Le deuxième enjeu est de respecter les engagements de notre pays dans le cadre du protocole de Kyoto pour la diminution des émissions des gaz à effet de serre. Les transports représentent près d'un tiers des émissions et l'A104 entraînerait une augmentation allant jusqu'à 38 % de ces gaz pour la circulation routière de la zone d'étude.

Un autre enjeu est celui de la santé publique. La pollution fait plus de morts que les accidents de la route. Récemment, la commission d'enquête du Plan de Protection de l'Atmosphère d'Ile-de-France a recommandé l'étude de la mise en place de péages urbains et autoroutiers pour lutter contre la pollution de l'air.

Une véritable politique d'avenir, des transports et de l'aménagement du territoire doit tenir compte de ces enjeux et donc forcément viser une réduction des besoins de déplacement et une diminution de la circulation routière.

Diminuer les besoins de déplacement passe par la modification de nos modes de production et de consommation.

Vous avez tous entendu parler du pot de yaourt dont les ingrédients ont parcouru plus de 9 000 kilomètres avant d'arriver sur notre table, ce qui représente 136 grammes de pétrole par kilo de yaourt (vous trouverez les détails sur le site de l'ADEME).

La politique du flux tendu qui transforme nos routes en lieux de stockage en faisant rouler des milliers de camions est une pratique coûteuse pour l'environnement et la collectivité.

Il faut cesser par ailleurs de construire des centres commerciaux en périphérie qui sont très gourmands en déplacements routiers.

Une politique de diminution de la circulation sur la route doit se traduire par le développement du ferroutage. Cela se pratique déjà en Suisse sur des distances inférieures

à 200 kilomètres. Ce mode de transport est aussi utilisé pour franchir le tunnel sous la Manche.

Diminuer la circulation, c'est aussi revitaliser le transport fluvial, transport qui représente par rapport à la route une économie de 400 % par tonne/kilomètre transportée. Renault l'utilise à Flins, si Peugeot faisait de même nous aurions moins de camions dans Poissy.

Il est nécessaire de mettre en place dans la région l'intermodalité rail/voie d'eau/route. La construction d'une plate-forme intermodale à Achères va dans le bon sens mais pourquoi avoir fermé récemment la gare de triage dans la même ville, ce n'est pas cohérent. En trente ans en France, le réseau ferroviaire a décru de 12 % alors que sur la même période le réseau autoroutier a cru de 608%. On voit où sont les priorités !

(Applaudissements)

Nous arriverons à faire diminuer la circulation sur la route en améliorant l'offre et le confort des transports collectifs, notamment de banlieue à banlieue. Pourquoi aujourd'hui les pouvoirs publics n'ont pas la volonté de boucler la Grande Ceinture qui relie les villes nouvelles de Cergy et Saint-Quentin en passant par Poissy ? Ce bouclage coûterait cent fois moins que l'A104, les voies ferrées existent déjà !

Pour réduire l'utilisation de la voiture, il faut promouvoir et mettre en place des modes de circulation douce (vélo et marche à pied) pour les trajets de proximité et en particulier pour drainer les habitants vers les gares.

Pour finir, nous souhaitons faire la peau aux contrevérités véhiculées par la presse municipale et par le conseiller général.

Le tracé rouge ne mettra pas fin aux problèmes de circulation dans Poissy.

Par ailleurs, le maire et le conseiller général nous menacent des pires choses si nous n'acceptons pas le tracé historique. Poissy serait transformé en désert. L'usine Peugeot quitterait le site actuel. Pourtant cela a déjà été dit dans des réunions précédentes : les autoroutes ne créent pas d'activités économiques nouvelles mais les déplacent.

(Applaudissements)

Et puis Peugeot va fermer son usine de Ryton en Angleterre alors que Coventry est bien pourvue en autoroute. La délocalisation obéit à une autre logique économique.

Nous invitons donc tous les Pisciacais et tous les Franciliens à s'opposer avec nous au prolongement de l'A104, quel qu'en soit le tracé.

Merci de votre attention.

(Applaudissements)

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

Merci. Je crois que nous avons à plusieurs reprises entendu le maître d'ouvrage sur ce sujet. Peut-être pas ce soir. Monsieur Emmanuel LAMY souhaiterait prendre la parole.

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

Merci Monsieur le Président.

Mesdames, Messieurs, j'ai assisté à beaucoup de réunions. J'ai souhaité être présent pour écouter les arguments des uns et des autres car je crois au débat. Même si je n'ai pas forcément l'avis d'une majorité ou d'une minorité d'entre vous, en tout cas ceux qui s'expriment le plus, je crois qu'il est intéressant d'entendre ces arguments.

Le débat public est engagé et je crois que, finalement, petit à petit, parfois dans la douleur, les esprits évoluent. C'est là l'enjeu essentiel. J'écoute bien ce que dit le président aussi et je crois qu'effectivement, par rapport aux différents tracés présentés, on peut imaginer un certain nombre d'évolutions.

Je voudrais pour ma part revenir sur un certain nombre de points de portée générale parce qu'il me semble nécessaire de réaffirmer certaines choses de bon sens.

Voici quarante ans que nous attendons une solution, personne ne pourra contester que notre réseau routier est aujourd'hui totalement saturé et que nos besoins de déplacement ne peuvent plus être satisfaits de façon commode.

Deuxième idée qui me paraît forte et intéressante, il faut parler d'un bouclage complet de la Francilienne et pas simplement d'un prolongement, car le prolongement en tant que tel ne suffit pas, la Francilienne est une rocade dans un rayon de 25 kilomètres de Paris, c'est un bouclage indispensable.

Troisième idée, j'entends beaucoup parler de l'automobile et je sens chez certains d'entre vous une sorte de phobie de l'automobile polluante. Je voudrais savoir combien sont arrivés en automobile ce soir mais là n'est pas la question.

(Protestations, sifflets, huées)

Je voudrais vous dire que je suis comme vous favorable aux modes de transport alternatifs. Je suis également conscient que la hausse du prix du pétrole nous pose un certain nombre de questions mais comme le dit le maître d'ouvrage avec juste raison, la hausse du prix du pétrole réduit dans un premier temps la consommation puis il y a un effet de rattrapage. En tout cas jusqu'à présent.

Il n'y a pas là d'éléments qui pour l'instant nous donnent à penser que nos comportements changeront et que surtout nos besoins de déplacements individuels diminueront.

Les gouvernements successifs, la gauche d'abord, la droite derrière, ont prévu une augmentation de la population dans notre région qui se traduira également par une augmentation des besoins de déplacement.

Je voudrais dire que nous ne sommes pas favorables au tout autoroutier mais que, pour autant, notre département des Yvelines a pris un énorme retard en matière de trafic routier, à tel point que dans le contrat de plan qui s'exécute actuellement, un accord est intervenu entre la Région et le Département qui n'ont pas les mêmes couleurs politiques pour tenter -c'est très insuffisant- de rattraper ce retard routier.

Il y a les problèmes de la ligne de grande ceinture. J'entends dire que la grande ceinture serait l'arme absolue contre l'A104.

(Protestations)

Le maître d'ouvrage nous a indiqué que le délestage qui résulterait de l'ouverture de la grande ceinture serait de 5 000 véhicules/jour. Or, cela a été dit à plusieurs reprises, nous avons une prévision de circulation de 100 000 véhicules sur la Francilienne. On mesure bien que ce n'est pas la réponse. Je crois qu'il faut utiliser les différents modes de transport de façon alternative ou complémentaire, en fonction de ce qu'ils peuvent apporter, c'est-à-dire en fonction de leur pertinence. Nous savons très bien que ce n'est pas demain que nous irons en canot travailler. On peut le regretter mais tous ceux qui soutiennent le contraire se trompent, et nous savons aussi que, malheureusement, le feroutage ne répond pas à toutes les questions. Nous savons également qu'en parlant de lignes de chemin de fer la Région Ile-de-France nous a dit et redit que notre ouest parisien n'était pas prioritaire.

Quand j'entends les Verts m'expliquer ce qu'il faut faire, je les soutiens et je dis : « Qu'ils m'aident à convaincre le Président HUCHON à changer de politique à l'égard de notre région ! »

(Protestations, sifflets, huées, applaudissements)

Par ailleurs, mesdames et messieurs, je voudrais vous faire réfléchir à quelques points. Que deviendra notre réseau routier si rien ne se passe ? Cela nous a été dit, le trafic sur l'A14 doublerait, celui sur l'A13 augmenterait de 25 % et surtout la situation et la multiplication des bouchons deviendraient totalement insupportables.

Je voudrais insister. Je regrette que l'intervenant qui nous a décrit la pollution automobile ne soit plus là. Il y a certainement beaucoup de vrai dans ce qu'il a dit, je ne suis pas spécialiste mais j'ai une tendance naturelle qui est plutôt de faire confiance aux gens. Je voudrais dire à ce monsieur qui me paraît bien informé qu'entre une voiture qui fait du « stop and go » dans nos embouteillages, à multiplier par 4 ou 5 si on ne fait rien, et une voiture qui roule sur l'autoroute à 60 kilomètres/heure vitesse stabilisée, il n'y a pas photo. L'intervention très documentée que j'ai entendue avec intérêt me paraît devoir s'appliquer surtout si nous ne faisons rien.

Mesdames et messieurs, ma conclusion aujourd'hui est d'abord que l'Etat sert l'intérêt général lorsqu'il fixe au prolongement de la Francilienne les objectifs suivants : desservir et relier les pôles régionaux et les zones d'activité économiques, répondre aux besoins de déplacement dans la couronne parisienne, décharger les routes proches de la Francilienne, améliorer la sécurité routière.

(Protestations)

Je n'entrerai pas dans la polémique sur l'intérêt général mais je constate simplement, au vu du débat qui se prolonge depuis plusieurs semaines, qu'il va nous falloir choisir entre des inconvénients, et c'est bien là toute la difficulté de ce dossier.

Je terminerai par quelques considérations sur les différents tracés. Vous le savez, deux d'entre eux massacrent notre forêt, et quand je dis « notre forêt », c'est la vôtre.

(Protestations, sifflets, huées)

C'est la vôtre, c'est celle de tous les Franciliens. C'est le cas du tracé noir. Je crois que personne ne peut dire le contraire. Le tracé noir aboutirait à la dégénérescence des deux moitiés puisqu'il couperait la forêt en deux. Le tracé bleu est totalement irréaliste.

Mesdames et messieurs, avec une mobilisation extrêmement importante contre la traversée de la forêt en tranchée de l'A14, nous avons réussi, il y a une quinzaine d'années, à obtenir seulement 2,5 kilomètres en enfouissement alors que, sur l'A14, il reste 1,6 kilomètre en tranchée couverte, c'est-à-dire qu'à cet endroit la forêt ne repousse pas.

Il est évident que le tracé bleu ne répond pas à la question car tout le monde sait très bien que personne ne financera 6,5 kilomètres d'enfouissement sous la forêt de Saint-Germain, et je ne parle pas du reste, ce tracé est une esquisse, il n'a pas été étudié. D'une façon générale, je rejoins un certain nombre d'entre vous qui considèrent (si je mets à part le tracé rouge) que les autres tracés n'ont pas été étudiés comme ils le devraient.

Je voudrais également vous rappeler que la Francilienne se boucle actuellement à Saint-Germain-en-Laye et que cela ne vous émeut pas du tout. Où est, mesdames et messieurs, l'égoïsme ? Je pense que vous admettez que le maire de Saint-Germain, lui, s'en soucie puisque le bouclage sauvage de la Francilienne se fait actuellement le long de la rue Albert Priolet et au carrefour du Bel-Air. A Herblay, une dame qui n'était pas de mon avis a bien été obligée de reconnaître que, sur ce point au moins, j'avais raison.

(Protestations)

Ma conclusion sera très simple. La forêt de Saint-Germain-en-Laye est le bien commun de tous. Nous devons la transmettre intacte à nos enfants. C'est pourquoi le conseil municipal de Saint-Germain-en-Laye a voté à l'unanimité la demande de statut de protection.

(Protestations, sifflets, huées)

Je ne vois pas ce qui peut vous gêner en cela.

Ensuite, le conseil municipal de Saint-Germain-en-Laye et le conseil du syndicat intercommunal d'étude et de programmation Seine et Forêt qui regroupe environ 130 000 habitants ont voté en faveur du tracé rouge dit historique...

(Protestations, sifflets, huées)

... en demandant au maître d'ouvrage d'étudier dans le détail ce tracé pour qu'il soit amélioré car nous pensons qu'il peut l'être et qu'il doit bien évidemment prévoir l'ensemble des protections ou des enfouissements qu'il est possible d'envisager.

Ma dernière réflexion sera simplement pour vous dire que la pire des choses serait que l'Etat décide de ne pas décider.

Je vous remercie de m'avoir écouté comme je vous ai écoutés.

(Protestations, sifflets, huées)

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

Nous continuerons demain cette discussion à Saint-Germain-en-Laye.

M. FRANÇOIS GOURDON, MAIRE DE VILLENES :

Je reprends la parole 30 secondes sur la pollution atmosphérique pour non pas contredire mais modérer les propos de tout à l'heure sur l'étude. Quand vous parlez de l'ozone, c'est vrai que c'est un polluant qui vient indirectement des hydrocarbures plus la température plus

l'ensoleillement, et donc du trafic automobile, mais vous oubliez le temps. Il vient 24 voire 48 heures après. Ce n'est certainement pas à côté de l'autoroute que vous aurez en pollution de proximité de l'ozone, au contraire, c'est à 50 kilomètres. Ce qui veut dire que si l'autoroute est à 50 kilomètres, c'est nous qui aurons l'ozone.

(Dans la salle : Et les particules !)

Pour les particules, c'est exact, mais des travaux sont faits sur ce point, et les particules ultrafines qui sont de moins de 1 micron dont vous avez parlé viennent non pas des véhicules mais des bâtiments et de l'activité humaine.

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

J'invite tous ceux qui se passionnent pour le sujet à participer à la réunion thématique du 15 juin que nous sommes en train de mettre sur pied.

M. PHILIPPE HUART, HABITANT DE HERBLAY :

Après ce magnifique discours qui dit : « Je ne veux pas chez moi ce que je veux chez les autres » autre chose m'a agacé ce soir, c'est par deux fois le chantage à l'emploi qu'on nous a fait. Ce chantage à l'emploi ne rime à rien. Le projet dans l'état actuel des choses est une autoroute A104 qui va sur l'A13. Comme tout le monde le sait, quand on remplit une bouteille d'eau, elle finit par déborder. Quand l'A13 sera saturée, cela remplira l'A104 qui débordera partout ailleurs, y compris à Poissy.

Comme nous sommes à Poissy ce soir, j'insiste sur Poissy mais c'est valable sur tout le tracé.

J'ai eu un entretien très intéressant avec une personne chargée du recrutement dans une entreprise qui me disait : « A l'heure actuelle, la tendance de l'emploi est la proximité, les gens ne veulent plus faire 1h30 ou 2h00 de voiture par jour pour travailler, ils veulent travailler pas très loin de chez eux. »

Si l'A13 et l'A104 sont saturées, ce sera la pagaille dans toutes les villes. Même si actuellement il peut y avoir des bouchons, mais ce n'est pas non plus une catastrophe, j'habite dans la région, je connais ce dont je parle contrairement à ceux qui habitent sur Paris et qui ne connaissent pas la circulation dans la région, et qui peuvent comparer à des bouchons dans Paris. Les gens n'auront plus cette facilité d'accès à leur travail de proximité.

Par ailleurs, je me mets à la place du chef d'entreprise qui veut de la productivité. Si demain, parce qu'il y a l'autoroute, parce que la pollution est aggravée, parce que les enfants sont malades avec des problèmes respiratoires, parce que les gens sont en dépression car ils ne supportent plus d'avoir le bruit de l'autoroute à côté de leur maison ou le paysage gâché comme pour l'île des Migneaux, les arrêts augmentent et la productivité diminue, les employeurs iront chercher ailleurs une population ayant moins de problèmes, notamment dans les pays asiatiques.

Ce chantage à l'emploi, c'est n'importe quoi. On nous l'a déjà fait dans plusieurs réunions du débat public. Il faut arrêter, cela ne rime à rien.

(Applaudissements)

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

Merci.

Sur les questions de trafic, j'aimerais entendre Monsieur Sébastien LANZA.

M. SEBASTIEN LANZA, HABITANT DE POISSY :

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

Je voudrais vous parler de l'opportunité de prolonger la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval uniquement au regard des données de trafic. Je ne suis pas un spécialiste, je n'ai que mon bon sens.

Pour commencer, je voudrais recalcr les critères de choix d'une autoroute. L'Etat nous présente un scénario de référence, une projection plus ou moins contestable de ce que serait le trafic routier en 2020, et ensuite compare les différents tracés à cette projection.

Je suis juste un citoyen mais je pense que le seul critère valable pour juger si un projet vaut le coup d'être réalisé, c'est de comparer la situation en 2020 avec ce projet à la situation d'aujourd'hui et de voir si cela présente des avantages. Si cela n'en présente pas, il faut revoir la copie.

J'enfoncerai le clou. En présentant une prévision contestable de la situation projetée du trafic en 2020 sans l'autoroute, donc le scénario de référence que vous pouvez trouver page 20 du dossier, le maître d'ouvrage tente de nous faire accepter un projet qui débouchera sur une situation pire que celle d'aujourd'hui. C'est pourquoi il est difficile d'accepter ce scénario de référence, sur le principe parce qu'en tant que citoyen, on pense que le rôle de l'Etat est de résoudre les problèmes et pas de nous faire accepter une dégradation de la situation. C'est le premier point.

Le deuxième un peu plus grave à mon sens est que ce scénario présente une vision partielle de la situation en 2020 sur l'autoroute.

Je prends deux exemples. La rocade entre Cergy et Mantes, qu'on appelle le C13/F13, prolongée au sud et qui préfigure la quatrième rocade qui permettrait un délestage certain du trafic, qui est inscrite au SDRIF page 301, est absolument absente des simulations. Le pont d'Achères est absent du scénario de référence (page 20) alors qu'il est présent dans les simulations avec l'autoroute (page 50). Nous reviendrons dessus, ce n'est pas un détail.

Après avoir recalcr ces critères de choix, je me suis posé la question de savoir s'il fallait prolonger la Francilienne. D'abord, à l'échelle de la région Ile-de-France.

En lisant les annexes du dossier, je constate qu'aujourd'hui, à l'heure de pointe, nous passons 460 000 heures dans nos voitures. En ajoutant l'autoroute, en 2020, nous y passerons 700 000 heures, c'est-à-dire +52 % alors que la population n'aura augmenté que de 5 %.

Pourquoi passerons-nous plus de 52 % dans nos véhicules ?

Je ne crois pas au scénario de référence, le rôle de l'Etat est de nous apporter des solutions, pas de nous faire accepter une situation qui se dégrade. La vitesse moyenne de déplacement en Ile-de-France passera de 30 kilomètres/heure aujourd'hui à

24,5 kilomètres/heure en 2020, avec cette autoroute, dans le meilleur tracé, soit une baisse de 20 % de notre vitesse de déplacement.

Cette autoroute, à l'échelle de la région Ile-de-France, n'apporte pas de solution. Ce n'est pas à cette échelle qu'il faut trouver la justification du projet.

(Applaudissements)

Il faut du bon sens. Aujourd'hui, nous vivons une certaine situation. Si nous dépensons 1,5 milliard d'euros pour fabriquer une autoroute et qu'en 2020 c'est pire qu'aujourd'hui, nous sommes à côté de nos pompes.

(Applaudissements)

A l'échelle de la région, il n'y a pas véritablement d'utilité, y en a-t-il à l'échelle de la zone d'étude ? Est-ce qu'une liaison autoroutière Cergy/Poissy est justifiée par une très forte augmentation du trafic automobile Nord/Sud ? C'est une vraie question. Il est facile de le vérifier.

Pour faire du trafic nord/sud, il faut passer les ponts de la Seine. Nous disposons de toutes les cartes de comptage routier de la DDE des Yvelines. Nous avons pu faire une petite comparaison entre les données de 1994 et les données de 2004. Si on prend le pont de Triel plus le pont de Poissy plus le pont de Conflans, on se rend compte qu'entre 1994 et 2004, 115 000 véhicules passaient les ponts en 1994 et toujours autant en 2004. On a même une baisse de 212 véhicules qui les passaient. Pour le pont des Mureaux, on constate une baisse du trafic.

Je vous fournirai les chiffres. Ce sont les comptages de la DDE, ils sont incontestables.

(Applaudissements)

Leur existence est incontestable.

Si aujourd'hui on dit que les comptages de la DDE de 1996 sont devenus faux en 2006, alors les données que la DREIF nous présente aujourd'hui en 2006 pour 2020 seront également complètement fausses.

(Applaudissements)

Au contraire, c'est la construction d'une autoroute qui engendrerait cette forte augmentation du trafic en créant un appel d'air pour le trafic international de transit.

(Applaudissements)

S'il faut un bouclage de la Francilienne pour écouler ce trafic, pourquoi pas, mais ce trafic n'a rien à faire dans nos villes, il doit être repoussé hors des zones habitées, forcément plus à l'ouest.

(Applaudissements)

Finalement, ce n'est pas une augmentation du trafic nord-sud qui justifie le projet d'autoroute.

Ce bouclage permet d'écouler le trafic sans l'obliger à emprunter des axes autoroutiers existants qui sont déjà totalement saturés, et ce vrai bouclage évitera de devoir prévoir des

budgets pour élargir l'A13, revoir la connexion A12/N286, élargir la N286, élargir encore l'A86 qui vient pourtant de passer à 3 voies pour recevoir le bouclage de cette A86, et même le doublement de la N118 dont on parle déjà, afin de pouvoir correctement rejoindre l'A104 aux Ulis.

(Applaudissements)

Est-ce que ce projet autoroutier se justifie comme un moyen de décharger les routes proches puisqu'il n'y a pas d'augmentation de trafic ? Nous nous basons sur les chiffres du dossier du débat public (pages 20, 50 et 35). Les tracés permettraient-ils de décharger ces axes importants d'aujourd'hui ?

Nous avons comparé le trafic d'aujourd'hui (2003) avec le scénario rouge présenté comme étant le plus performant en 2020.

Sur la RN184, au nord du pont de Conflans, aujourd'hui, nous avons 52 000 véhicules, on prévoit avec le tracé rouge de passer à 68 000 soit + 15 000. Sur l'A13, à l'Est d'Orgeval, on passera de 86 700 à 119 200 soit + 32 000. Sur l'A13, à l'Ouest d'Orgeval, + 25 000, sur la N13, à Saint-Germain-en-Laye, + 6 700 et sur l'A15, au niveau d'Herblay, + 13 000.

Nous constatons dans l'ensemble que sur les axes que nous empruntons quotidiennement, le tracé rouge proposé n'aura aucun effet de soulagement du trafic, bien au contraire, sa présence augmentera même considérablement ce trafic. Ce n'est donc pas dans le soulagement de ces grands axes proches du tracé qu'il faut trouver la justification du projet.

(Applaudissements)

Resserrons, parlons de Poissy. L'autoroute est-elle justifiée par des améliorations que cela apporterait à Poissy ?

Nous commençons sur un constat, nous serons tous d'accord, Poissy est saturée. Au niveau de la Collégiale, 11 millions de véhicules par an, sur le pont de Poissy 14 millions de véhicules par an, auxquels vient s'ajouter un trafic interne de la ville qui est très important, qui se dirige vers l'est vers le Technoparc, vers les usines Peugeot, sur les boulevards Gambetta et Robespierre, et, par phénomène d'irrigation, qui va dans toute la ville et qui l'asphyxie.

Il est important de soulager Poissy en permettant à de nombreux véhicules de contourner la ville. D'ailleurs, le film du maire était éloquent.

(Réactions)

Je ne suis pas un spécialiste, j'ouvre le débat.

Le tracé rouge est-il la solution ? Quelles sont les conséquences attendues du tracé rouge sur Poissy ?

En injectant 32 500 véhicules par jour sur l'A13 au sud (côté Paris), ce tracé rouge créera mécaniquement à l'heure de pointe du matin ou du soir une augmentation du bouchon actuel de 4,2 kilomètres, ce qui le fera remonter jusqu'à Carrières-sous-Poissy. J'ai lu dans la presse ce matin qu'on allait ouvrir la bande d'arrêt d'urgence sur l'A13. Si on en est à boucler la Francilienne par la bande d'arrêt d'urgence, où va-t-on ?

(Applaudissements)

En bouchant totalement l'accès à l'A13 en direction de Paris, la présence du tracé rouge aura deux conséquences catastrophiques pour la ville. Les automobilistes se retourneront vers toutes les voies possibles qui leur permettront d'éviter le bouchon. Il suffit de regarder une carte, la traversée de Poissy deviendra l'itinéraire principal de délestage.

Le bouchon de l'A13 va remonter la bretelle d'accès à l'A13 et créer un gigantesque bouchon sur la N13. Ce n'est pas un passage en 2x2 voies qui permettra de l'enrayer. Il suffit de regarder la N13 le matin, son accès à l'A14 et l'état dans lequel elle est, contrairement à ce que l'Etat avait prévu il y a une dizaine d'années.

Enfin, en injectant 30 000 véhicules de plus par jour dans l'A14, ce tracé créera mécaniquement à l'heure de pointe du matin une augmentation du bouchon sous La Défense d'environ 4 kilomètres qui remontera de La Défense.

Les Pisciacais pourront-ils encore prendre leur voiture pour aller travailler ?

La solution du contournement de Poissy ne peut être ni le tracé rouge ni le tracé vert parce que le trafic supplémentaire qu'apporterait cette autoroute anéantirait immédiatement ses éventuels effets positifs.

(Applaudissements)

Ce point de vue est d'ailleurs corroboré par les simulations à l'horizon 2015 que la DREIF avait effectuées en mars 1994, que je vous fournirai, et celle qui ont servi à son dossier de 1993. On voit très clairement que sans l'A104, le pont d'Achères déleste le pont de Poissy de 2 400 véhicules à l'heure de pointe du soir, soit environ 25 000 véhicules par jour. Mais si on ajoute l'A104 (tracé rouge), tout le bénéfice est annulé. Sur 5 500, si on fait le pont d'Achères, on descend à 3 100 en heure de pointe, si on ajoute l'A104 en plus du pont d'Achères, on remonte à 5 650.

Pour résoudre une partie de nos problèmes, il faut construire absolument le pont d'Achères mais ne surtout pas y ajouter l'autoroute parce qu'on retomberait dans la situation initiale.

(Applaudissements)

Quelles sont les pistes qui peuvent présenter des inconvénients et qui demandent une concertation ? Ce sont des solutions locales moins coûteuses qui résoudront mieux nos problèmes locaux. Il faut peut-être aller plus loin et finir le contournement de Poissy par le nord et l'ouest, en créant cette fameuse petite route entre le pont d'Achères et le pont de Triel, et créer un petit échangeur, un accès à cette route depuis l'A13. Cela permettrait à tous les véhicules qui sont sur l'A13 de rejoindre le Technoparc sans passer par Poissy.

(Applaudissements)

Cela créerait du trafic sur la D154 mais personne ne devrait subir (et Villennes non plus) les nuisances très proches du plus grand échangeur autoroutier d'Europe dont nous reparlerons en termes de dispersion de pollution. Poissy serait préservée sans être endommagée. Je n'ai pas la science infuse, je pense qu'il faut que ces choses soient discutées, qu'il y ait des concertations.

(Applaudissements)

Si malgré tout les responsables décidaient quand même de nous imposer une autoroute, quel tracé serait le plus utile à Poissy ?

Dès lors qu'on a fait la déviation vers le nord et l'ouest, qu'on a réalisé les aménagements locaux, que celles du sud existent (N13, A14), il ne manquerait plus à notre ville qu'une déviation par l'est. Evidemment, cette déviation ne pourrait prendre son sens qu'à plusieurs conditions :

- si elle était suffisamment éloignée des populations pour ne pas les polluer, soit 1,5 kilomètre ;
- si elle préservait au maximum la forêt de Saint-Germain (mon frère et moi habitons à Poissy, ma belle-sœur à Maisons-Laffitte, mes parents sont propriétaires à Saint-Germain, nous adorons cette forêt, personne n'a envie qu'elle soit saccagée) ;
- si elle permettait un accès facile malgré tout depuis les routes locales car faire passer une autoroute à l'est de Poissy et dire aux Pisciacais qu'ils ne peuvent pas la prendre me paraît limite. Il faudrait au moins fabriquer des accès aux routes qui débouchent à l'est de Poissy. Combien ? Je n'en sais rien, c'est une concertation ;
- si elle se poursuivait pour se raccorder à l'A13 en évitant de fabriquer cet énorme échangeur d'Orgeval qui est catastrophique en termes de pollution et d'impact sanitaire ;
- si elle poursuivait ensuite sa route en zone non urbanisée pour ne pas impacter le autres.

Les choses sont toujours impossibles jusqu'à ce qu'une volonté politique les rende possibles. J'espère que cette volonté sera au rendez-vous et que nous pourrons participer à une grande concertation pour trouver quelque chose qui soit satisfaisant pour tous.

Merci.

(Applaudissements)

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

Je crains que ce ne soit pas à 0h20 que nous puissions aller très loin. Les problèmes sont posés, nous y travaillerons.

Je souhaiterais quand même, Monsieur RIBAUT, que vous disiez quelques mots. Ensuite, nous demanderons au maire de Poissy de conclure cette séance.

M. HUGUES RIBAUT, MAIRE D'ANDRESY :

Merci à tous les courageux qui sont encore là.

Monsieur le Président, mesdames et Messieurs les membres de la CPDP, Madame et Monsieur les représentants du maître d'ouvrage, Monsieur le Député-Maire, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs,

Je voulais m'adresser au maire de Poissy et aux élus qui l'entourent. Je fais partie de ceux (nous sommes nombreux) qui participent de façon très constante à tous les débats. Avec

beaucoup d'autres, nous nous forgeons des convictions au fur et à mesure des écoutes et de la recherche de tous les bons arguments.

Outre le dossier du maître d'ouvrage et de ses annexes qui précisent beaucoup de choses, nous avons récemment *Les nouvelles de Poissy* en main où Poissy indiquait sa position quant au choix des tracés proposés au débat public.

Dire que cette position nous a surpris serait exagéré. En revanche, les arguments choisis pour défendre la position nous paraissent pouvoir être sérieusement questionnés.

Tout d'abord, si je déplore comme vous tous l'engorgement et l'asphyxie de la ville de Poissy, je ne pense pas, comme on l'affirme un peu vite, que le tracé rouge est le seul qui puisse répondre à cette problématique.

(Applaudissements)

De plus, et même si l'objectif d'alléger le trafic dans Poissy est important, très important, je n'ai pas vu dans le dossier du maître d'ouvrage que créer un véritable contournement de Poissy était retenu comme un des objectifs de ce prolongement de la Francilienne.

(Applaudissements)

Entre nous, il faudrait certainement le prendre en compte comme un objectif majeur.

Sur ce sujet, pour parler surtout de la partie yvelinoise, un tracé bleu amélioré qui serait connecté à la RD308 et à la RD190 au sud de Poissy (j'ai vu une piste comme disait l'interlocuteur précédent) réalisé concomitamment avec le futur pont départemental d'Achères et ses liaisons avec le nouveau pont à Triel, le tout relié directement à l'A13 par la RD154 serait une bien meilleure déviation de Poissy qu'un tracé rouge qui ne serait pas forcément emprunté par les camions des usines de la rive gauche.

D'autant plus que, s'agissant des Yvelines, les principales activités existantes et futures de notre territoire sont situées rive gauche et non rive droite. Je veux parler de l'usine et du centre administratif de Peugeot PSA que je ne voudrais pas qu'on critique car les 14 000 emplois sont bien là et tant mieux pour nous tous, de GEFCO, de la plate-forme multimodale du PAP prévue par le plan global d'aménagement de la plaine d'Achères/Poissy dont votre ville comme la nôtre a été partie prenante.

Un tracé rive gauche qui drainerait directement ses activités serait bien mieux à même de répondre aux besoins économiques de notre région comme vous le dites si bien.

Enfin, vous indiquez que vous aiderez à obtenir des aménagements permettant de rendre ce tracé rouge invisible, inodore, inaudible. Or, compte tenu du relief (je précise que le tracé rouge est celui qui a le plus de pente supérieure à 3 %), cela est particulièrement difficile. Je note au passage dans le dossier du maître d'ouvrage que moins il y a d'habitants dans la bande de 500 mètres de part et d'autre de l'axe, plus il y a des protections réelles, c'est-à-dire plus le linéaire de tranchée couverte ou de tunnel est important. C'est un peu étonnant.

(Applaudissements)

Tous les scientifiques internationaux s'accordent pour affirmer que les seuils de qualité de l'air et des pollutions automobiles ne sont pas respectés à proximité des axes routiers. Nous avons entendu beaucoup de choses, je ne suis pas un spécialiste des problèmes de santé,

mais nous avons eu des démonstrations très brillantes dans beaucoup de réunions, y compris ce soir.

Or, la Charte de l'Environnement de notre Constitution nous oblige à respecter impérativement le principe de précaution. C'est le moindre devoir des élus.

(Applaudissements)

C'est pourquoi nous demandons un tracé dans le fuseau sud-est qui évite au maximum les populations. Or, dans les tracés proposés, seul le tracé bleu ou un tracé dérivé du bleu répond à cet objectif. En effet, il ne touche, comme le tracé violet, que 15 000 habitants alors que les autres sont à plus de 26 000. Ce sont les chiffres du document du maître d'ouvrage et des annexes, il faudrait que vous les lisiez.

C'est aussi le tracé qui a le moins de franchissements de fleuve, qui dessert le mieux les zones d'activité, qui déleste le mieux la RN184 et le réseau local. Que demander de plus ? Qu'on ne nous rétorque pas qu'il se ferait moins vite que le rouge. Le maître d'ouvrage a confirmé (le président de la commission aussi tout à l'heure) à plusieurs reprises, que sauf le tracé noir, tous les tracés proposés dans le dossier se situaient dans une échelle de temps de réalisation comparable.

De même, qu'on ne nous oppose pas son coût. Les coûts ne seront comparables qu'à protection équivalente.

Monsieur le Maire de Poissy, vous indiquez aussi que vous espérez que ceux qui réclament la réalisation de ce prolongement ne bottent pas en touche en cherchant toutes les raisons de permettre une non-décision. Nous ne sommes pas de ceux-là. C'est pourquoi, au lieu de vouloir imposer à tout prix un tracé impossible à protéger et qui révolte une grande majorité de nos habitants, je vous invite à rechercher avec nous ce qui pourrait être sans aucun préjugé un tracé de consensus, tracé qui devra avoir comme objectif supplémentaire de permettre un véritable contournement de Poissy.

Dans l'espoir que ce débat mené de main de maître par le Président BERGOUGNOUX permettra si ce n'est un rapprochement des points de vue du moins un échange constructif entre nous et une décision à terme.

Je vous remercie de votre attention.

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur le Maire. Je crois que nous en reparlerons demain et plus tard encore.

Tout de suite une rectification importante. La réunion thématique sur la pollution atmosphérique aura lieu le 14 juin et non le 15 comme indiqué tout à l'heure.

Le débat continue demain à Saint-Germain-en-Laye puis à Neuville-sur-Oise. Monsieur le Maire de Poissy, si vous souhaitez nous dire deux mots pour conclure ?

Désolé pour ceux qui n'ont pas pu prendre la parole mais tout est noté, nous répondrons et nous essaierons de vous la donner à un autre moment.

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. JACQUES MASDEU-ARUS, MAIRE DE POISSY :

Je vous remercie pour ce débat, l'ensemble des participants, même ceux qui ne sont pas favorables au tracé rouge. Chacun a pu s'exprimer, pas tout à fait à égalité. Ceux qui étaient pour le tracé rouge étaient beaucoup plus calmes et ont écouté avec sérénité les autres projets...

(Protestations, sifflets, huées)

... mais c'est la démocratie.

J'ai eu l'occasion de le dire, si nous sommes en réunion aujourd'hui, c'est parce que les différents gouvernements passés qui à chaque fois se sont prononcés pour le tracé rouge, à chaque période électorale, ont fui devant leurs responsabilités. Là aussi, quand les politiques ne savent pas prendre leurs responsabilités, on se retrouve comme aujourd'hui dans des discussions où cela devient de plus en plus difficile parce qu'on maintient la construction à droite et à gauche des différents tracés et cela induit des protections, des coûts supplémentaires.

Le jour où nous aurons retrouvé un courage politique fort, notre pays avancera et ne sera pas comme l'a dit un Premier ministre, au déclinologue. Malheureusement, nous sommes dans cette phase.

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur le Maire.

La séance est levée à 0 H 40.