

**REUNION DE PROXIMITE A NEUVILLE-SUR-OISE**

**ALLOCUTION DU 04.05.2006**

P. Chivé

---

Monsieur le Président de la CPDP, Mesdames Messieurs les membres de la CPDP,

Mesdames Messieurs de la Direction de l'Équipement,

Monsieur le Maire de Neuville, Mesdames et Messieurs les élus – maires et conseillers,

Mesdames, messieurs,

Coprasiennes, Coprasiens

Je prends la parole ce soir au nom des membres du comité COPRA Neuvilleois pour vous exprimer le **REFUS CATEGORIQUE** du tracé historique dit « par la boucle de Chanteloup » qui chemine sur un linéaire d'environ 1,8 km sur les hauts du territoire Neuvilleois.

Faudrait-il une dernière fois rappeler que ce projet scélérat a déjà été annulé par 3 premiers ministres ; où est traduite la continuité de l'Etat dans la copie que vous nous présentez et qui ressemble étrangement à celle d'il y a 40 ans.

Nouvel habitant de Neuville-sur-Oise depuis 2003, j'ai choisi cette commune pour son côté rural, sa qualité de vie et sa tranquillité, qualificatifs qui reviennent régulièrement dans la presse et qui font de ce lieu un espace de convivialité exceptionnelle.

A titre anecdotique, dans la phase d'acquisition de ma propriété qui se trouve à moins de 500 m du tracé, j'ai cherché à savoir, à l'époque, auprès des services de la DDE, ce qu'il en était de ce fameux tracé d'autoroute figurant sur le plan de Neuville. Des techniciens des services de l'Équipement m'ont répondu « Ecoutez monsieur, ne vous inquiétez pas, ce tracé est vieux de 40 ans et vous ne serez plus de ce monde quand il verra le jour !!

Eh bien aujourd'hui je réponds que l'histoire nous montre le contraire puisque le tracé rouge est celui dont il est question ce soir à Neuville. Et j'ajoute « les gens de la DDE à cette époque ne travaillaient-t'ils déjà pas sur ce projet ? – permettez moi d'en douter !

Mais revenons en à aujourd'hui, et vous l'avez compris, le comité COPRA de Neuville est l'un des derniers à avoir rallié le collectif COPRA en 2005, et c'est probablement pour cela que notre commune ne fait l'objet que de si peu de traitement et de considération dans le dossier du maître d'ouvrage. J'en profite au passage pour remercier solennellement tous ceux qui ont pris de leur temps personnel et familial pour mener à mes côtés le combat contre l'A 104 depuis une année et demie.

Je propose de vous livrer la position du COPRA neuvilleois en 4 parties : Quid de la pertinence du projet – de la qualité du dossier du Maître d'Ouvrage – du point de la situation sur Neuville et enfin une conclusion en forme de citations et de propositions

et je demande au président Bergougnoux de bien vouloir l'enregistrer en tant que  
CONTRIBUTION au débat public

## Que dire de **La pertinence du projet**

Le débat public fait étape ce soir à Neuville et la première question qui nous est posée dans le cadre de la démocratie de proximité est celle de la pertinence, ou encore de l'opportunité du prolongement de la Francilienne par l'Ouest Parisien.

1 – Depuis 40 ans, et il suffit de reprendre l'histoire du projet, il a toujours été question du BOUCLAGE par l'Ouest de la 3<sup>ème</sup> rocade de l'Ile de France. On aurait pu s'attendre à ce que le dossier qui nous est soumis nous livre une réflexion de fond sur un **véritable bouclage de la Francilienne**, un **bouclage autoporteur**, un **bouclage en site propre** permettant de progresser et de rallier sans aucun détour la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines voire au-delà en direction de l'A10. Il n'en est rien. En fait de bouclage, il ne s'agit que d'un prolongement, un prolongement supplémentaire comme il en existe déjà de nombreux dans l'EST et un prolongement qui aboutit à hauteur de Poissy-Orgeval sur l'A13 sans aucune perspective au-delà ; la plaine de Versailles étant depuis peu en site naturel classé. Alors, est-il bien raisonnable d'envisager une telle configuration, configuration qui ne présente pas la meilleure façon de réguler les flux automobiles actuels puisqu'elle fait appel à de nombreux échangeurs, raccordements, contournements, progressions en radiales, progressions en rocades et vice versa.

La lecture du dossier du Maître d'Ouvrage nous amène à maintes reprises à penser que le vrai objectif de la Francilienne est celui visé par des enjeux économiques locaux ; ceux de Peugeot Poissy et ceux de la ville nouvelle de Cergy.

Alors je réponds ; Est-il vraiment besoin de s'engager dans de telles études pour créer une nouvelle infrastructure quand il ne s'agirait que de traiter l'existant, c'est-à-dire la RN 184 en associant à sa fonction d'artère routière **locale** une combinaison avec le **ferrooutage** et le transport par voie **fluviale** – beaucoup d'intervenants en sont déjà venus à cette évidence - et pour les personnes un développement substantiel des transports en commun en offre et en diversité. Mais là encore, sur ce point, aucune réflexion approfondie n'apparaît clairement dans le dossier de la DREIF et dans ses chapitres relatifs aux alternatives au « tout autoroutier ».

Il est donc parfaitement légitime de se poser la question de la pertinence de la création d'une nouvelle infrastructure autoroutière pour véhiculer biens et personnes :

1) quand on sait que de nouvelles routes drainent de nouveaux flux automobiles et que ces flux apportent leur lot de pollution. Le PDU – plan de déplacement urbain en Ile de France préconisait en décembre 2000 une diminution du trafic automobile de 3 % en 5 ans ; le constat est que ce trafic est en augmentation constante depuis 2000.

2) quand on sait que le coût de ces dites infrastructures sont parmi les plus élevés au kilomètre réalisé !! Jean-Paul Huchon a récemment fait savoir que la région n'avait aucun centime d'euro à verser pour ce projet – Alors pourquoi un tel entêtement ! pourquoi vouloir consacrer le peu de crédit dont l'Etat dispose dans un projet aussi coûteux et nuisible, au détriment d'autres projets beaucoup plus avantageux pour la collectivité.

Il est également parfaitement légitime de se poser la question du point de chute des tronçons qui nous sont proposés, qui se situe sur l'échangeur d'Orgeval, échangeur actuellement archi-saturé à certaines heures de la journée, et sur lequel il s'agit de faire supporter un surplus de trafic – le document de synthèse de la DREIF l'atteste page 10 : « *Le prolongement de la Francilienne augmente le niveau de saturation sur l'A 13* ». Le seul argument avancé par le Directeur Régional de l'Équipement est de dire qu'avec l'A 104, l'A 13 et l'A 14 à Orgeval supporteront des trafics équivalents à ceux de l'A1 et l'A3 au Nord, ces trafics étant aujourd'hui démentiels et totalement insupportables pour les riverains de ces infrastructures.

2 - On nous avoue également que l'A 104 permettrait le transit du Nord vers le Sud de l'Île de France de quelques milliers de poids lourds par jour. On peut alors ici encore se demander s'il est bien raisonnable de faire supporter à l'Île de France ce trafic de transit en « intra muros » puisque cette région ne cesse de s'urbaniser par cercles concentriques autour de la capitale –

3 – Sur le plan des emplois, tout le monde s'accorde à dire désormais qu'une autoroute ne crée pas massivement d'emplois ; elle favorise simplement des déplacements plus rapides, et mieux sécurisés. Ceci a été dit à Maurecourt par Monsieur Debarle.

4 - Il est assez facile, par un rapide coup d'œil, d'observer que 4 tracés sur 5, je veux parler de ceux circonscrits par le fuseau Sud-Est, sont dans des zones fortement urbanisées, déjà fortement urbanisées aujourd'hui mais probablement encore plus demain et à l'échéance de 2020. Peut-on décemment hypothéquer le sort de dizaines de milliers de riverains, et leurs générations futures, au prétexte, d'ailleurs non avéré, que ces tracés répondent à une logique économique dans la région. Une logique économique d'ailleurs mise à mal par le constat quotidien ; des entreprises dont les effectifs sont en baisse constante - c'est le cas de Peugeot Poissy si l'on remonte suffisamment dans le temps - par le jeu des délocalisations ou relocalisations, ou tout simplement par les fermetures pures et dures de sites – cas de la gare de triage d'Achères. J'avoue qu'après avoir participé maintenant à quelques 10 réunions de proximité, j'ai toujours du mal à percevoir cette logique économique dont certains font l'article à longueur de soirées depuis le début du débat.

5 – Je veux croire que l'équation que vous tentez de résoudre n'est pas l'équation impossible, celle de tous les maux. La communauté scientifique, toutes professions confondues, n'a de cesse de répéter que la pollution automobile nuit gravement à la santé humaine. Joël Tissier vient d'en faire la brillante démonstration. Elle est sans appel.

Des études européennes estiment à 6000 le nombre annuel des décès en France dus à la pollution atmosphérique ; un chiffre qu'il faut comparer aux 5000 victimes par accidents de la route !

L'actualité nous envoie chaque jour des messages. Récemment dans un communiqué de presse la sécurité sociale déclarait éprouver des difficultés croissantes pour la prise en charge des patients atteints de cancers et de troubles physiologiques majeurs ; les effets sur la santé humaine des infrastructures autoroutières n'étant plus à démontrer, pourrions nous par nos décisions irresponsables rendre plus lourd le fardeau d'une institution exemplaire enviée de tout le monde.

Ceci m'amène à dire aux représentants de l'Etat que la conduite d'un projet comme celui de l'A 104 devrait en premier lieu faire appel aux **règles de bon sens**,

- en plaçant au cœur du traitement du dossier la **question centrale de la santé et de la salubrité publique**,

- en adoptant par exemple une vision prospective vous conduisant à réfléchir à ce que pourraient être les issues des trois grandes crises annoncées, à savoir les **crises énergétique, climatique et sociétale**.

C'est pour ces différentes raisons qu'il y a bien lieu d'acter une nouvelle fois ce soir à Neuville que le prolongement de la Francilienne par les tracés du fuseau Sud-Est (c'est-à-dire les tracés bleu, vert, noir mais aussi le tracé rouge dit historique passant par Neuville) **n'est pas pertinent**.

## La Qualité technique du dossier du MO

Le 1<sup>er</sup> février 2006, la CNDP a considéré que le dossier du Maître d'Ouvrage était suffisamment complet pour être soumis au débat public. La lecture du dossier ne m'amène pas à délivrer les mêmes appréciations ; si vous le voulez bien, prenons quelques exemples, parfois lourds de conséquences :

1 – Par exemple, pour le tracé Violet par le Nord de la ville nouvelle, on peut noter que son linéaire varie d'une page à l'autre. En page 11, ce tracé d'une longueur totale de 56 kms relie effectivement Méry-sur-Oise à Orgeval en utilisant l'A 13 ; plus loin page 13 le tracé violet prend fin à hauteur d'Elisabethville, où il rejoint l'A 13 et son linéaire devient 41,5 kms page 58, pour se réduire à 35 km en page 80, soit une différence d'environ 7 kms ; vous pourrez noter mesdames et messieurs qu'à environ 100 Millions d'Euros le km, l'erreur sur le linéaire n'est pas modique et pourrait même devenir complètement rédhibitoire quant au choix de cette option – j'y reviendrai plus tard

2 – on constate plus loin dans le dossier page 27 que les commentaires pour expliquer les ambiances sonores de logements situés en zone modérée d'une part et de logements situés en zones modérées uniquement la nuit d'autre part contiennent **rigoureusement les mêmes chiffres**. Le lecteur pourrait naïvement facilement en arriver à déduire que vivre dans une ambiance sonore à 65 dB produit les mêmes effets anxiogènes qu'une ambiance sonore à 60 dB. De 60 à 65 dB, je rappelle que la puissance sonore est **triplée**.

3 – Sur le plan des polluants atmosphériques, en juin 2005 et en décembre 2005, 150 tubes passifs ont été disposés sur la zone d'étude pour caractériser l'état initial de la qualité de l'air. Etude réalisée par le laboratoire central des ponts et chaussées de Picardie, en annexe 4

Plus loin dans les annexes, la société SCETAUROUTE en charge des études de modélisation de la qualité de l'air à l'horizon 2020 indique en page 30 :

*« la campagne de mesures du dioxyde d'azote et du benzène par tubes passifs réalisée pour l'état initial aurait pu servir au calage du modèle. **CEPENDANT**, les conditions météorologiques moyennes rencontrées pendant la période de mesures ne sont pas représentatives des conditions moyennes du site, ce qui conduit à des différences notables entre les résultats de la modélisation et les mesures » - Fin de citation*

Par conséquent le modèle de calcul sera calé sur seulement 4 points de mesures et non sur 150 comme on aurait pu s'y attendre ; 4 points de mesures d'AIRPARIF sur les stations de CERGY, Aubervilliers et Gonesse qui sont situés à 8,5 m d'altitude pour la station de Cergy, 4 m pour celle d'Aubervilliers et 4.1 m pour celle de Gonesse alors que les mesures par tubes passifs, si elles avaient été étendues sur une plus grande période calendaire auraient pu permettre de donner **LE véritable état des lieux** à 2,5 m du sol, c'est-à-dire à **hauteur d'homme**.

N'est-ce pas un peu réducteur que de procéder ainsi sachant que **l'incertitude** entre les mesures AIRPARIF et les mesures par tubes passifs peut atteindre **26 %** (page 39 de l'étude du laboratoire de Picardie)

Ainsi, je pose la question de la **recevabilité des mesures** qui nous sont présentées !!

4 – Enfin, j'ose espérer que le dossier final qui sera présenté au Ministre aura fait l'objet de reprises pour corriger les erreurs dans les unités des objectifs de qualité des polluants page 26, et dans la lisibilité du tableau exposant les risques technologiques p. 75.

C'est sur ces constats que je vous fais part Monsieur Debarle de mon étonnement sur la qualité et la rigueur rédactionnelle du dossier, un dossier dont chacun sait qu'il constitue le premier élément d'un processus visant à engager les deniers publics à hauteur de la **somme vertigineuse de 1 à 2 milliards d'Euros**.

## Le point de la situation sur Neuville

A l'automne 2004, la commune de Neuville a révisé son Plan Local d'Urbanisme, et c'est précisément à cette époque qu'a été découverte l'existence de réserves administratives foncières pour le passage du tracé rouge.

Comme présenté dans le dossier du Maître d'Ouvrage, l'A 104 cheminerait au niveau de la Zone d'Aménagement Concertée de Neuville-Université, puis longerait le Bd Condorcet pour croiser la RD 203 et enfin franchir le Pont de l'Oise au lieu-dit « le Grand Enclos » en direction de Maurecourt.

1 - le passage en aérien de l'A 104 sur les hauts de Neuville, au niveau de la ZAC de Neuville-Université, n'est approprié ni **visuellement**, ni **techniquement**. Il suffit d'observer que le réseau des artères de communication routière et ferroviaire à cet endroit est déjà particulièrement **dense**, créant un espace très fortement **morcelé** et **enchevêtré** - RN 184, boulevard Condorcet, voie SNCF Saint-Lazare, voie RER A. En outre, ces voies de circulation sont sur 3 niveaux d'altitude - pont sur la voie SNCF, voies au niveau du sol, voie RER A encaissée.

Ce passage en aérien de l'A 104 sur les hauts de Neuville ferait fi de la santé des populations en ajoutant à l'existant polluants – pour l'ensemble des Neuillois - et bruits pour les riverains, à savoir :

- . le pôle universitaire et scientifique de l'université de Cergy – **2500 étudiants et chercheurs, à 300 du tracé**
- . la gare RER A – qui **jouste le tracé, 3500 usagers par jour**. Un chiffre qu'il faudra prochainement revoir à la hausse avec l'augmentation de la capacité d'accueil du parking.
- . un quartier résidentiel d'une cinquantaine de pavillons, à **moins de 500 m** du tracé – rue de l'ambassadeur, rue d'Eragny, chemin de la carrières à pépin et chemin de la princesse

2 - Le Plan Local d'Urbanisme de Neuville nous signale également aux abords du carrefour entre le Bd Condorcet et la RD 203 l'existence – je cite –

*de masses boisées remarquables faisant la richesse du patrimoine forestier neuillois... et qui participent de la constitution d'une "porte végétale" en entrée d'agglomération ... accompagnant au premier plan la vue sur les massifs boisés de l'Hautil."*

Eh bien, Mesdames et messieurs, j'oserais dire : Profitez-en bien, **rapidement** et **pleinement** car bientôt notre commune pourrait être amputée de ces bosquets pour implanter l'échangeur avec la RD 203, un échangeur qui jouera le rôle de diffuseur, en répandant au cœur du village non seulement un **surplus de trafic** mais également un **trafic d'un type nouveau**, sur un voirie locale non adaptée dans sa **largeur**, ni dans sa **forme** (3 virages prononcés rue Joseph Cornudet et rue d'Eragny), ni dans sa **résistance structurale** probablement.

3 - Et enfin, il faut insister sur le passage du tracé sur le pont de l'Oise car de toute évidence, ce lieu a vocation à devenir le **point noir des émissions polluantes pour l'ensemble du village** pour les raisons suivantes :

- . ce pont est en altitude bien sûr
- . par rapport aux vents dominants, il se trouve en amont du village - la carte des vents enregistrés sur 10 ans (1996 à 2005) en annexe 4 du dossier donne un vent dominant majoritaire au Sud – Sud Ouest, c'est-à-dire un vent qui soufflent d'Andrésy vers Osny, un vent qui est parfaitement dans l'alignement du tracé rouge et qui **nappe** totalement Neuville sur son axe, le long de l'Oise.

. l'espace qui va du pont au centre de Neuville est libre et tout à fait favorable à la propagation du son, les seules mesures de protections des riverains ne concernant que 500 m d'écrans anti-bruit, NI PLUS, NI MOINS – et ce sont les seules dispositions qu' a prises la DDE pour traiter le cas « **NEUVILLE** ».

Alors, dans notre malheur, ne perdons pas espoir ; venons-en aux projets, car notre commune a encore des projets et des projets significatifs :

Vous avez tous récemment lu que le schéma directeur de valorisation des berges de l'Oise établi par la communauté d'agglomération prévoit le réaménagement de l'ancienne pépinière Guillot-Bourne situé au droit du pont sur l'Oise, en espace récréatif (avec des salons de verdure) et sportif (avec parcours santé).

J'en veux pour preuve. On lit sur le site de l'agglomération « *A Neuville, l'aménagement paysager des bords de l'Oise a commencé. Le site de l'ancienne pépinière est rendu aux promeneurs et aux agriculteurs.* »

**Comble de l'indécence ou comble de la négligence, que je mets à l'adresse des certains élus de la région, qui ne voient aucun problème particulier à faire co-exister un lieu de promenade et de détente en contrebas d'un tablier autoroutier !**

Au titre des projets communaux figure également la réalisation d'une résidence d'étudiants et de jeunes travailleurs - **400 logements au total**. Je rappelle que l'esprit qui a présidé à la décision de création de ces logements est de favoriser l'insertion dans le monde du travail de jeunes ayant des projets professionnels ; en quelque sorte on pourrait dire que c'est une sorte de première chance, c'est une structure qui doit aider à prendre un premier envol ; je vous laisse encore le soin d'imaginer l'accueil sur le plan sanitaire qu'on va réserver à ces jeunes, qui s'épanouiront à moins de **200 m** du tracé.

Enfin, Neuville vient d'accueillir une maison de retraite dans le parc du château ayant la capacité d'offrir des soins particuliers à des patients souffrant de la maladie d'Alzheimer. Le dossier de présentation de l'établissement en vue de l'obtention de son permis de construire indique:

*"... La maison de retraite s'y est installée pour bénéficier d'un environnement exceptionnel ... la situation exceptionnelle du château, au centre du village, face à la mairie et à son école, est idéale pour préserver **l'intégration sociale des futurs résidents.**"*

Seulement voilà, la maison de retraite en question n'est qu'à 650 m du tracé, et il faudra suivre l'évolution physique et morale des patients que je viens de citer dont l'environnement s'enrichira en benzène, en monoxyde de carbone, en dioxyde d'azote et en particules fines.

**Vous en viendrez bien évidemment à déduire l'incohérence totale dans les prises de décisions de certains élus de la région puisque en pareil cas, ceux qui valident de tels projets sont également ceux qui réclament à corps et à cris l'autoroute.**

Il ne faut pas non plus oublier à l'inventaire les quelques centaines de pavillons, fruits du travail des habitants au fil des ans, dans une bande de 600 m par rapport au tracé:

- les quartiers des Côteaux, de la Garenne, des Paillots et des Hautes Grouettes
- les rues de Conflans, de Fin d'Oise, d'Eragny et Cornudet
- et enfin nos chers 172 enfants de 3 à 12 ans à l'école maternelle et primaire



## Donner lecture de **Deux Citations**

### **1 - Claude LEROY, directeur de Recherche honoraire du laboratoire d'écologie humaine de l'Institut Marcel Rivière,**

déclarait il y a peu de temps dans le cadre du débat public sur le prolongement de l'Autoroute A 12 entre Trappes et les Essarts-le-Roi, débat pas très loin de chez nous et aussi sous le pilotage de Monsieur le Préfet - Directeur Régional de l'Équipement ROL-TANGUY.

Je cite :

« Scènes de la vie champêtre ; à l'ombre des échangeurs, au son d'une symphonie pour moteurs et d'un requiem pour poissons et oiseaux défunts ; dans une atmosphère pestilentielle, les pêcheurs pêchent des godasses dans l'eau boueuse et mazoutée...et il ajoute, « Conçu comme un jeu vidéo type Sim City, on dessine un projet d'autoroute destiné à absorber un futur trafic sans tenir compte, ni de l'écosystème humain, ni de la vie dans les communes traversées. Ces projections se sont toujours avérées fausses. Les projets actuels radotent sur un mode archaïque, négligent la future pénurie du pétrole et son coût, le développement des communications, les relocalisations et modes alternatifs que pourraient être le ferroutage et le fluvial.

Les caisses sont vides, alors pourquoi dépenser tant de deniers publics pour des projets aussi nuisibles à notre santé physique et mentale, sans autre retombée économique que l'intérêt particulier des promoteurs pour une urbanisation sauvage satellite où ils se gardent bien de vivre ? »

### **2 - Pierre MERLIN, Président d'Ile de France Environnement - Professeur d'aménagement et d'urbanisme à la Sorbonne,**

déclare quant à lui sur le même projet du prolongement de l'A 12 :

« Il est temps de cesser de construire des autoroutes urbaines qui ne font qu'amener un trafic routier supplémentaire, consommer du pétrole, émettre du bruit, des pollutions, des gaz à effets de serre » et on pourrait ajouter « engendrer des accidents, augmenter le mal-être des populations riveraines, étancher les surfaces et scinder les territoires.

« Les échangeurs d'une autoroute transforment les zones voisines ; ils agissent comme diffuseurs de la circulation sur le réseau de voies banales et favorisent l'urbanisation et la densification des quartiers » - Fin de citation

Alors soyez sûr qu'en 2020, on ne dira plus en parlant de Neuville, comme on peut lire dans le PLU « *ce petit village au caractère rural, niché au cœur du méandre de l'Oise* mais plutôt :

**ce gros bourg urbanisé, étriqué par les bords de l'Oise, bridé, sali et oppressé par la Francilienne !**

## Pour Conclure

Comme vous, je dis "oui" au développement économique de la région et à son rayonnement culturel au delà des limites de l'Île de France, mais je dis aussi pas à n'importe quel prix et j'ajoute que la finalité des entreprises que nous devons mener **tous ensemble** est bien **de servir l'homme**, pour lui assurer un **avenir pérenne** et une **santé durable**.

Il ressort régulièrement des débats que les tracés autoroutiers en zone urbaine ne sont désormais plus acceptables ; il ne s'agit pas de caprices locaux mais bien d'une demande générale résultant d'une prise de conscience collective des populations.

A Neuville, nous disons NON à l'A 104 parce que la déchirure autoroutière d'espaces urbains et humains n'est pas acceptable, pas plus à Neuville que dans d'autres communes de la région, ni aujourd'hui, ni en 2020.

On lit régulièrement dans la presse que certains penseurs contemporains s'accordent à dire que les tensions et conflits à venir se feront probablement sur fond de problèmes d'accès aux ressources, de gestion de ces ressources, de protection des environnements pour reléguer en arrière plan les intérêts économiques et capitalistes de quelques uns, avides d'assouvir des besoins immédiats, probablement sans lendemain pour les générations futures, et assurément sans respect ni scrupule pour les générations d'aujourd'hui. Je pense qu'un des challenges actuels pourrait être d'ores et déjà de prendre la vraie mesure des enjeux et des défis qu'il nous faudra tous relever, **de toute façon, à court ou à moyen terme**.

On reproche souvent au COPRA de n'être qu'un comité de critiques animés par quelques retraités en mal de sensations fortes qui ne proposent rien du tout. Voici les propositions du comité Neuvilleois, qui lui, est bien jeune

- abandonner les tracés rouge, bleu, vert et noir du fuseau Sud-Est qui n'apportent aucune réponse aux problèmes locaux,
- à problèmes locaux, solutions locales, requalifier la RN 184 en artère **urbaine**, en supprimant les feux pour la fluidifier et en dénivellant les carrefours pour faciliter les tourner-à-gauche
- il en va de même pour le RN 13
- reprendre l'étude du tracé violet par le nord de la ville nouvelle en limitant sa progression à hauteur de Gargenville et en étudiant son raccordement avec la future voie nouvelle sur le plateau de la Mauldre, pour enfin aboutir à une véritable 3<sup>ème</sup> rocade.

Je rappelle que ce tracé violet a une qualité essentielle, une qualité qu'on pourrait encore améliorer par des études plus poussées, c'est que sur la santé des populations touchées, le dossier du Maître d'Ouvrage conclut qu'il est le plus performant, puisqu'écarté des populations. Je lis dans l'étude SCETAUROUTE que par rapport à l'état de référence en 2020, c'est-à-dire si l'on **ne fait rien d'ici à 2020**, la monétarisation du tracé violet – c'est-à-dire le coût collectif de l'impact sanitaire des pollutions et des nuisances ainsi que des avantages et inconvénients induits pour la collectivité – est de – **58 %**, celles des autres tracés est l'ordre de **12 à 14 %**.

- Parce que le tracé historique passant par Neuville est celui qui présente la plus grande **dangerosité** pour la santé humaine,
- Parce qu'il n'est pas pertinent vis-à-vis de la **politique globale d'aménagement** du territoire en Ile de France,
- Parce qu'il n'a aucune **existence légale**,
- Parce qu'il est celui qui **traîne l'histoire la plus chargée** – comme on traîne un **boulet** – par les discussions, les manifestations, les rebondissements et la sueur versée depuis 40 ans par ses opposants,

Ce tracé « Has-been » est bien **celui qu'il fallait marquer du sceau ROUGE, Mesdames et Messieurs de la DREIF, vous l'avez fait et vous avez eu raison.**

Enfin, et j'en ai fini, j'ai bon espoir que la commission que vous présidez Monsieur Bergognoux livrera ses conclusions dans l'esprit des propos que je viens de tenir et avec toute la fidélité qui s'impose.

Un bon article finit toujours par quelques mots-clefs ; en voici quelques uns :

**Santé humaine, respect de l'environnement, développement durable, pérennisation des ressources, vision globale**

Le COPRA existe maintenant à Neuville ; c'est 5 administrateurs et une cinquantaine de famille ; Merci Victor, Jean-Pierre et les autres

Je vous remercie

---