

Intervenants au débat

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. JEAN BERGOUGNOUX, PRESIDENT  
MME SOPHIE ALLAIN, M. YVES DESROUSSEAUX, MME GALIENE COHU, M. ALAIN  
MECHINEAU

MAITRE D'OUVRAGE :

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

INTERVENANTS :

M. Emmanuel LAMY, Maire de Saint-Germain-en-Laye :.....	1
M. Pierre MORANGE, Député Maire de Chambourcy :.....	8
M. Jacques MYARD, Député Maire de Maisons-Laffitte, Président du S.I.E.P. :.....	10
M. Jean-Pierre GIRAULT, Représentant des Verts Île-de-France :.....	11
M. Jean VILLEMAGNE, Président du Comité P.R.O.F.I.L.E. :.....	16
M. Nicolas DIDON, Représentant du Parti Socialiste de Saint-Germain-en-Laye :.....	21
Mme Fabienne LANZA, Habitante de Poissy :.....	25
M. Michel CALOMNE, Représentant de l'ARDIES Val d'Oise :.....	27
Mme Roselle CROS, Conseillère Régionale d'Île-de-France, Premier Maire Adjoint de Saint-Germain-en-Laye :.....	30
M. Philippe HOUBART, Représentant du CAPUI, CIRENA :.....	33
M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. :.....	35
M. Jacques MASDEU-ARUS, Député Maire de Poissy :.....	38
M. Daniel ALLO, Président du Collectif Grande Ceinture :.....	40
Mme ROUQUETTE, Habitante de Chanteloup :.....	41
M. Pierre-Émile RENARD, Président de l'Association des Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly :.....	41
M. Maurice SOLIGNAC, Conseiller Général des Yvelines, Maire Adjoint de Saint-Germain-en-Laye :.....	45
Mme Monique DUMONT, Présidente de l'Association Ensemble Pour l'Environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa Région :.....	47
M. Pierre COUTURIER, Président de l'Association Syndicale Libre du Domaine de la Colomberie :.....	49
M. Yannick TASSET, Maire d'Orgeval:.....	50
M. Denis FAIST, Maire Adjoint d'Andrézy :.....	52
M. Alain GOURNAC, Sénateur Maire du Pecq :.....	57
Mme Suzanne JAUNET, Conseillère Régionale d'Île-de-France :.....	59
M. Philippe BROSSARD, Président de l'Association les Ateliers de l'Environnement :.....	60
M. Jean-Claude ROUDE, Vice-Président de l'Association Grande Ceinture :.....	61

*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, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :**

Bonsoir à toutes et à tous.

La Commission Particulière du Débat Public est ce soir au grand complet. Elle se compose de Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAU, Alain MECHINEAU et moi-même, Jean BERGOUGNOUX, qui la préside.

Nous aurons le plaisir, dans cette très belle salle, Monsieur le Maire, d'animer ce débat ce soir et puisque vous nous accueillez, nous vous donnons tout de suite la parole.

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

Merci, Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, Bonsoir. Je suis heureux de vous accueillir dans ce très beau théâtre pour un Débat Public organisé par la Commission Particulière du Débat Public que le Président BERGOUGNOUX vient, en quelques mots déjà, de vous présenter.

Je voudrais remercier tous ceux sans lesquels ce débat n'aurait pas pu être organisé ici ce soir : les membres de la Commission Particulière du Débat Public que je salue, Madame et Monsieur les Représentants du Maître d'Ouvrage -celui à l'initiative duquel ce Débat Public est organisé par la Commission Particulière, c'est-à-dire en réalité, l'État- et que nous allons appeler, si vous le voulez bien, le Maître d'Ouvrage, puisque telle est sa référence officielle au sein de cette Commission.

Je voudrais également remercier tous les personnels qui ont permis l'organisation de cette soirée, les personnels d'accueil, les personnels techniques, qui font les uns et les autres un très gros travail, ainsi que les personnels municipaux qui se sont occupés de vous accueillir aussi et d'organiser cette soirée avec nos amis du Théâtre.

Voilà ce que je voulais vous dire. Je vous souhaite une excellente soirée et je laisse la parole au Président BERGOUGNOUX.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur le Maire. Je vais vous présenter brièvement d'abord les personnes qui sont à cette tribune et ensuite revenir sur les règles du Débat Public. Vous avez ici, comme l'a dit Monsieur le Maire il y a quelques instants, deux représentants du Maître d'Ouvrage : Eric DEBARLE, Chef de la Mission A104, et Elisabeth VANINI qui travaille avec lui. Ce sont eux qui vous présentent ce soir un projet qu'ils soumettent à votre discussion.

De ce projet, que nous appellerons pour simplifier « prolongement de la Francilienne », vous aurez à discuter d'une part de l'opportunité : faut-il vraiment faire quelque chose ? et d'autre

part, des différentes options qui pourraient être retenues si l'on décidait de faire quelque chose.

Notre Commission Particulière, que je vous ai présentée en deux mots pour commencer, est totalement indépendante du Maître d'Ouvrage. C'est une émanation de la Commission Nationale du Débat Public, autorité indépendante chargée d'organiser les Débats Publics en France. Comme tels, nous sommes neutres et objectifs par rapport au projet et nous avons une mission qui tient en trois mots :

- Informer,
- Ecouter,
- Rendre compte.

Informé, cela a consisté d'abord à mettre entre vos mains les dossiers de base initiaux permettant de lancer le débat. Comme il y a à peu près 700 000 personnes dans la zone d'étude, cela n'a pas été si facile. Il y a eu des ratés que nous nous sommes efforcés de rattraper.

Pour ceux qui sont ici dans cette salle, il n'y a évidemment aucun problème, vous avez trouvé à l'entrée tous les documents nécessaires et en particulier un jeu de cartes, qui sera très suffisant pour vous permettre de participer au débat ce soir.

Nous souhaitons, bien entendu, non seulement vous donner ce point de départ, mais également vous tenir informés de ce qui se passe pendant le débat, et à cette fin l'outil le plus commode dont nous disposons aujourd'hui est constitué par le site Internet de la Commission, qui est un vrai succès.

Nous dépassons actuellement les 16 000 visites sur le site, plus de 100 000 pages ont été téléchargées et -on peut le supposer- lues avec attention par les visiteurs. Au-delà de son rôle d'information, ce site est aussi un instrument de dialogue.

Car c'est la seconde partie de notre mission, et peut-être de très loin la plus importante, qui va consister à vous écouter. Ecouter, bien sûr, vos questions, nous en avons plus de 700 en stock que nous sommes en train de traiter. Un bon tiers de ces questions ont déjà reçu réponse. Elles sont sur le site, et leurs auteurs reçoivent par écrit la réponse qui leur est apportée. Les autres, si j'ose dire trivialement, sont « dans le tuyau », on est en train de les traiter, mais nous savons qu'il en arrive de plus en plus au fur et à mesure.

Vous pouvez aussi, sur ce site, nous envoyer des avis -nous en avons déjà plusieurs centaines- des contributions dont vous êtes libres de choisir la longueur et que l'on mettra sur le site. Bien entendu, pour les Collectivités Territoriales et les Associations, il est possible de rédiger des cahiers d'acteur qui seront tirés en 5 000 exemplaires et diffusés dans la suite du débat.

Mais, il y a un moyen d'expression privilégié : les réunions publiques telles que nous avons ce soir. Après la réunion inaugurale du 8 mars, qui a rassemblé quelque 1 500 personnes à Pontoise, nous avons organisé ce que nous appelons des réunions de proximité. L'objet de ces réunions est d'aller sur le terrain pour discuter avec vous des problèmes qui doivent être résolus, mais aussi des contraintes que l'on peut rencontrer dans la résolution de ces problèmes.

Ce soir, c'est la dix-septième réunion de proximité. A l'issue de celle-ci, nous aurons eu à peu près 6 000 participants aux réunions de proximité. Je dois dire que ces réunions tiennent leurs promesses. D'une part, nous recueillons l'information dont nous avons besoin pour comprendre votre problématique de façon abondante et riche à chacune de ces réunions, et d'autre part je constate au fil des réunions qu'il y a de plus en plus une bonne compréhension du projet dont nous discutons, ainsi que, je dois le dire, des amorces de dialogue qui me laissent augurer que lorsque j'aurai à rendre compte –et ce sera le troisième point– j'aurai des choses intéressantes à dire.

En effet, la troisième mission de notre Commission est de rendre compte objectivement des arguments qui ont été échangés au cours du débat. Rendre compte objectivement ne veut pas dire que nous restons là passifs, à écouter. Nous allons essayer de susciter un dialogue de plus en plus riche pour avoir des choses de plus en plus intéressantes à dire aux décideurs.

Nous ne sommes pas là pour rechercher un consensus à tout prix, mais s'il apparaît des éléments majoritairement consensuels, nous les mettrons bien sûr en évidence.

Nous vous présenterons ce rapport final le 6 juillet, toujours au même endroit –à Pontoise– après que se soient déroulées cinq réunions thématiques :

- l'une consacrée à l'aménagement du territoire et à l'économie de la région,
- l'autre aux prévisions de trafic et à l'efficacité des différents tracés vis-à-vis des objectifs assignés à la Francilienne,
- une troisième réunion sur les questions de bruit, d'eau, de sécurité routière,
- une quatrième réunion consacrée à la pollution atmosphérique et aux risques sanitaires associés,
- et une cinquième réunion consacrée aux questions d'environnement au sens large du terme, c'est-à-dire d'un côté le cadre de vie, de l'autre côté l'écologie proprement dite.

Et puis, cette réunion de synthèse dont je vous parlerai. Le 8 juillet, le débat sera clos. Vers la fin du mois de juillet, je remettrai le rapport que nous élaborerons ensemble avec les membres de la Commission Particulière du Débat Public. A partir de cette date et de l'approbation de ce rapport par le Président de la Commission Nationale, le décideur, en l'occurrence le Ministre de l'Équipement, disposera de trois mois pour faire connaître sa décision.

En fait, s'il y a bien unanimité sur un point, et je pourrai déjà le mettre dans mon rapport : « C'est que 40 ans, ça suffit, et que le temps est venu de prendre une décision ». Ce pourrait éventuellement être l'abandon du projet, ce pourrait être sa poursuite, mais dans des conditions qui sont suffisamment bien définies.

C'est ma ferme conviction que trois mois après la remise de mon rapport, vous aurez une décision sur ce projet dont on parle depuis si longtemps.

Voilà ce que je voulais dire maintenant en introduction. Je pense que nous allons beaucoup parler de la problématique telle qu'elle est ressentie aujourd'hui à Saint-Germain-en-Laye,

même si nous avons ici un certain nombre d'invités, des Maires venus en voisin, et puis d'autres personnes qui suivent le Débat Public avec assiduité.

Mais il est normal que maintenant, Monsieur Emmanuel LAMY, Maire de Saint-Germain-en-Laye, prenne la parole sur le fond du dossier.

*(Applaudissements).*

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

Monsieur le Président, mes chers collègues, Mesdames et Messieurs, le Débat Public est maintenant engagé depuis plusieurs semaines et il ne laisse personne indifférent. Il est vrai qu'il concerne des sujets extrêmement sensibles : la qualité de la vie de nos concitoyens, la protection de l'environnement et l'avenir économique de notre région.

Nous attendons la liaison entre Méry-sur-Oise et Orgeval depuis 40 ans. Faute de continuité dans l'action de l'État, un retard insupportable a été pris. Notre réseau routier est aujourd'hui totalement saturé et nos besoins de déplacements ne peuvent plus être assurés de façon normale.

Les Pouvoirs Publics nous ont entendus et ont donc organisé ce grand Débat Public autour de cinq tracés et leurs variantes, présentés comme autant d'hypothèses de travail. Mais ce sont les Pouvoirs Publics qui vont décider, et non pas, vous l'avez bien compris, la Commission Particulière du Débat Public qui organise ce débat sans donner d'avis sur le fond, ce n'est pas son rôle.

Cette prolongation de la Francilienne -le sujet de ce Débat Public- nous laisse, je voudrais le dire d'abord, quelque peu sur notre faim, puisque, au-delà d'Orgeval, il faudra aller beaucoup plus au sud, jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines, pour boucler vraiment cette rocade.

Je voudrais le dire ici clairement : ni la hausse du prix du pétrole, dont on a constaté qu'elle ne diminuait pas jusqu'à présent notre usage de l'automobile sur le long-terme -on observe une baisse après la hausse, et après la consommation remonte- ni les modes de transport alternatifs que, vous le savez, nous encourageons et nous promouvons à Saint-Germain-en-Laye, ne pourront réduire sensiblement nos besoins de déplacements individuels que seule l'automobile pourra assurer encore pendant longtemps, d'autant plus qu'un accroissement de la population est programmé sur notre territoire.

Bien évidemment, nous ne sommes pas favorables au « tout autoroutier », tout en faisant observer qu'en matière de circulation routière, l'infrastructure routière de notre département des Yvelines a pris un retard considérable, que l'actuel contrat de plan négocié entre le département des Yvelines et la Région Île-de-France, sur une base essentiellement routière, ne suffit pas à combler.

Je voudrais à ce stade insister sur un autre aspect du contexte, qui est celui que la Région Île-de-France, qui aujourd'hui maîtrise très largement les grandes infrastructures structurantes de l'Île-de-France dans le domaine des transports collectifs notamment, m'a clairement dit malheureusement que nous ne serions pas prioritaires pour les prochains contrats de projet qui vont se substituer aux contrats de plan pour la période 2007-2012.

Vous le savez, Mesdames et Messieurs, seront prioritaires le Nord et l'Est parisiens, mais pas l'Ouest parisien. J'ai donc écrit au Président du Conseil Régional, Jean-Paul HUCHON,

et au Préfet de Région, Monsieur LANDRIEU, pour leur dire que notre priorité absolue dans ces futurs contrats était le prolongement de la ligne de Grande Ceinture Ouest (ligne ferroviaire) au Nord vers Poissy, Achères et si possible Cergy, au Sud vers Saint-Cyr et surtout Versailles, ceci pour le trafic voyageurs. Je demande aux Représentants de la majorité politique de la Région Île-de-France qui pourraient être ici ce soir de soutenir cette démarche.

Mais, je l'affirme aussi avec force, il ne s'agit pas ici d'opposer la Grande Ceinture Ouest, ligne ferroviaire, et la Francilienne, autoroute. Chaque mode de transport doit être encouragé là où il est pertinent, en fonction de la demande de déplacements.

Le Maître d'Ouvrage, l'État, nous a appris, dans le dossier qu'il a préparé, que si la voie ferroviaire Grande Ceinture Ouest était prolongée, comme nous le souhaitons, jusqu'à Achères vers le Nord et Saint-Cyr-l'École vers le Sud, le délestage en matière automobile ne serait que de 5 000 véhicules par jour, alors que 100 000 véhicules sont attendus sur la Francilienne. Donc vous le comprenez, il faudra boucler la Francilienne et il faudra faire la Grande Ceinture Ouest.

D'une façon plus générale, je l'indique ici aussi, nous sommes favorables à encourager le ferroutage et la navigation fluviale. Mais sont-ce des réponses pertinentes au problème qui nous réunit aujourd'hui ? Je n'en suis pas sûr.

Prenons maintenant ce problème d'une autre façon. Avons-nous vraiment réfléchi à ce que deviendrait notre réseau routier, déjà au bord de l'asphyxie aux heures de pointe -et chacun sait que ce que je dis correspond à une réalité que nous vivons les uns et les autres de façon quotidienne- si l'A104 n'était pas prolongée ?

Les réponses sont dans le dossier du Maître d'Ouvrage. On y lit que l'A14 verrait son trafic doubler. On y lit que l'A13 verrait le sien augmenter de 25 %. Mais ce qu'on n'y lit pas forcément, c'est la multiplication des bouchons partout dans le Nord-Ouest des Yvelines et à Saint-Germain-en-Laye, ai-je besoin de le dire, en particulier rue Albert Priolet et au carrefour Bel-Air, c'est-à-dire dans deux endroits qui souffrent déjà beaucoup de ce non-bouclage de la Francilienne.

Il y aurait donc une très forte aggravation de la pollution due à ces bouchons, ce qui découragerait les activités économiques et pèserait inévitablement sur l'emploi. Les Maires ici présents le savent, nous avons déjà rencontré des entreprises prêtes à s'installer dans notre région et qui renoncent, parce que tout simplement elles viennent nous voir aux heures de pointe et qu'elles mettent 2 heures pour nous rejoindre.

Je sais que face à cela, certains ont développé une véritable phobie de l'automobile, source selon eux de toutes les pollutions. Ils oublient simplement deux choses : la première est que la dépollution fait de constants progrès. La seconde est une idée toute simple que personne ne peut contester parce que c'est une idée de bon sens : un véhicule qui roule sur une autoroute à vitesse stabilisée pollue beaucoup moins, dix fois moins, qu'un véhicule qui s'arrête et redémarre sans arrêt dans les bouchons du réseau secondaire. Autrement dit, c'est à cela, à cette pollution qui résulte de ce mode de circulation sur le réseau secondaire, que nous devons mettre fin.

Alors oui, je le dis clairement ici ce soir, l'État sert bien l'intérêt général lorsqu'il fixe au prolongement de la Francilienne les objectifs suivants :

- desservir et relier les pôles régionaux et les Zones d'Activités Économiques,
- répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne,
- décharger les routes proches de la Francilienne,
- et améliorer la sécurité routière.

Ici je vais dire quelque chose qui peut fâcher, parce que chacun a sa lecture, mais je vais essayer de le dire de la façon la plus objective qui soit : j'oppose dans ce dossier l'intérêt général aux égoïsmes particuliers.

*(Applaudissements)*

L'intérêt général, Mesdames et Messieurs, c'est d'avoir le courage de choisir entre des inconvénients pour amener un progrès collectif en matière de circulation. L'intérêt particulier, c'est ce que nous entendons, consiste à refuser tout en bloc, sauf si, naturellement, on peut faire passer l'autoroute chez son voisin plutôt que chez soi.

*(Applaudissements)*

Voyez-vous, c'est là tout le problème des tracés dits « du faisceau Sud-Est – rive gauche de la Seine » qui ont été sortis des tiroirs pour la circonstance. Deux de ces tracés, Mesdames et Messieurs, vous le savez, massacraient notre forêt.

Le noir la tronçonne en deux, condamnant irrémédiablement à la dégénérescence les deux demi-massifs définitivement coupés l'un de l'autre. Il y a 50 ans, l'A13 balafrait la Forêt de Marly, nous ne laisserons pas se reproduire une pareille catastrophe écologique qui pénaliserait des millions d'amateurs et de visiteurs de notre forêt.

Le tracé bleu, qui a peut-être fait rêver quelques-uns, est un leurre. Qui peut croire, qu'alors qu'il y a près de 15 ans, nous étions tous ensemble mobilisés sur le dossier de l'A14, et que malgré cette phénoménale mobilisation, nous n'avons pas pu obtenir son enfouissement sur plus de 2,5 kilomètres. Je rappelle que l'A14 a 1,5 kilomètre qui sont en tranchée couverte où la forêt ne repousse pas. Qui peut croire un seul instant qu'ayant obtenu 2,5 kilomètres avec cette formidable mobilisation il y a 15 ans, que l'État, qui s'est entre temps appauvri, financera 6,5 kilomètres du tracé bleu ? C'est du pipeau.

*(Applaudissements)*

A ce prix-là, personne ne financera ce projet. Ce projet pose par ailleurs tellement de problèmes que je ne vais en citer que quelques-uns, tant ces problèmes nous montrent bien la finalité de ce tracé bleu : faire diversion. Je listerai quelques-uns de ces problèmes.

Avant même son entrée en forêt, son implantation dans le parc agricole d'Achères attaque un secteur classé Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique, et également une zone classée Zone Naturelle au Schéma Directeur de la Région Île-de-France. Mais je pourrais commencer par le Val d'Oise, puisque après tout, ce tracé commence dans le Val d'Oise. Nos amis du Val d'Oise qui sont ici présents le savent bien, ce tracé s'éloigne complètement de la Zone d'Activités de Cergy qu'il est censé desservir et détruit toutes les coulées vertes existant sur son chemin.

Mais rattrapons ce tracé en forêt. Je signale d'abord qu'avant d'arriver dans la forêt et après avoir traversé la plaine d'Achères, il encourt un certain nombre d'incompatibilités avec ce qu'on appelle le PPRI qui est le Plan de Prévention des Risques d'Inondation tel qu'il est actuellement prévu par Monsieur le Préfet des Yvelines. Cela fait beaucoup, me direz-vous. Mais le mieux est à venir.

La plus grosse des incohérences de ce projet, c'est qu'il chevauche une zone de lisière de forêt qui est retenue actuellement pour la création de la voie ferrée rapide Paris-Normandie. Alors de qui se moque-t-on, je vous pose la question ?

Qui peut croire sérieusement aujourd'hui au tracé bleu ? S'il en était besoin encore, j'ajoute qu'il détruirait les bassins de rétention d'eau de l'A14 et saccagerait le périmètre de protection des captages d'eau potable d'Achères.

Enfin il apporte -et c'est une évidence- la plus mauvaise réponse qui soit aux objectifs de l'État en terme d'absorption des trafics routiers, et comme son cousin le noir, il nécessiterait de revenir en arrière pour rejoindre Orgeval. Alors là on crée, tout simplement, une nouvelle autoroute aérienne accolée à l'A14, avec un bloc routier, Mesdames et Messieurs, de près de 110 mètres de large. Je pense que vous l'avez compris. Le bleu et le noir, c'est Charybde et Scylla.

*(Applaudissements)*

Il y a le violet, sur lequel on ne va pas perdre de temps, puisque il est pratiquement cité pour mémoire et qu'il ne répond pas aux objectifs de l'État.

Le vert est une alternative très onéreuse au rouge, et tel qu'il est, il est totalement inacceptable pour Achères. Je voudrais préciser que le Conseil Général des Yvelines se refusera à prendre en charge le nouveau pont sur la Seine s'il devait être autoroutier comme cela est prévu dans le tracé vert.

Alors Mesdames et Messieurs, oui il reste le tracé rouge et je sais que ce tracé suscite de vives réactions chez beaucoup de riverains.

Là aussi je voudrais être clair. Je voudrais d'abord rappeler que nous connaissons à Saint-Germain le bouclage sauvage de la Francilienne au carrefour du Bel-Air où se rejoignent la RN184 et la RN13. Mesdames et Messieurs, qui s'en soucie, à part nous ?

Mais voyez-vous, ce que nous n'acceptons pas chez nous, nous ne le voulons pas pour les autres et c'est peut-être ce qui fait notre différence.

Je vous le rappelle une fois de plus : nous n'éviterons pas de passer près des zones urbaines, ni au travers de zones naturelles sensibles, notre région capitale est ainsi faite. N'opposons pas les unes aux autres, car l'une et l'autre doivent être également protégées. Le destin des humains est inséparable de celui de leur milieu naturel.

Voilà pourquoi nous demandons que le tracé rouge soit réétudié, qu'il soit amélioré et en particulier dans sa partie centrale, d'une part en recherchant un enfouissement maximal et d'autre part en renforçant les protections de toutes natures là où l'enfouissement n'est pas possible. Là encore, à Saint-Germain nous pouvons montrer le chemin, nous avons l'expérience de l'A14 là où elle est réussie. Inspirons-nous de ce qu'elle a de meilleur pour répondre aux inquiétudes des riverains du tracé rouge.

Mesdames et Messieurs, la Forêt de Saint-Germain est le bien commun de tous, y compris de ceux qui hurlent car ils ne savent pas de quoi il ressort.

*(Huées)*

La Forêt de Saint-Germain est le bien commun de tous et nous devons la transmettre intacte à nos enfants, à vos enfants. C'est pour cela que le Conseil Municipal de Saint-Germain-en-Laye, sur ma proposition, a demandé à l'unanimité le classement en Forêt de Protection du massif forestier et que la Municipalité a lancé une grande pétition pour s'opposer à toute autoroute dans la forêt. Cette pétition, après trois semaines, a déjà recueilli 3 500 signatures. Sur une ville de 42 000 habitants en trois semaines, je vous laisse apprécier.

Malgré ses inconvénients, le tracé rouge permet de prolonger la Francilienne pour répondre aux besoins de notre développement. Son choix devra être mûrement réfléchi, car il est vrai qu'il présente de sérieux handicaps et qu'il soulève de vives inquiétudes qui doivent absolument être prises en compte.

La pire des situations serait celle où, une fois de plus, l'État déciderait de ne pas décider. J'espère que le débat de ce soir permettra de dépasser les positions figées et intransigeantes que nous connaissons déjà, pour éclairer l'État afin que celui-ci prenne enfin sa décision. Je vous remercie.

*(Vifs applaudissements)*

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

Merci Monsieur le Maire. J'aimerais entendre maintenant Monsieur Pierre MORANGE, Député Maire de Chambourcy.

**M. PIERRE MORANGE, DEPUTE MAIRE DE CHAMBOURCY :**

Mes chers amis, je serai bref, tout d'abord pour pouvoir laisser la parole à mon ami et collègue Jacques MYARD, Député Maire de Maisons-Laffitte qui, comme moi, devra rejoindre l'Hémicycle dans le cadre d'un texte important qui est soumis à notre examen.

Je voudrais tout à la fois, en introduction, saluer le travail du Président BERGOUGNOUX qui, dans le cadre de la mission qui lui est confiée -tâche difficile, parfois peut-être même ingrate- a vocation à agencer un Débat Public où l'expression de chacun doit pouvoir se dérouler, dans le respect de l'opinion de l'autre.

Cette philosophie est parfois malaisée, j'en conviens, et je tiens à vous féliciter d'avoir autant que faire ce peut, su l'organiser, et j'invite l'assistance et je suis persuadé que vous vous joindrez à moi pour formuler ce vœu ardent, que nous nous respections les uns les autres, parce que ce respect est tout simplement le témoignage du respect de la démocratie, et que cela est essentiel.

*(Applaudissements)*

Je vous invite à réfléchir sur mes propos, et afin que chacun en soit pénétré, je sais que c'est vraiment la philosophie générale qui prévaut au sein de cette assemblée et je souhaite la saluer.

Le deuxième point, disais-je, est que cette Commission du Débat Public a pour vocation de colliger et de rassembler toutes les expressions et qu'elle n'est en aucun cas décisionnaire. Elle est consultative. Nous nous trouvons dans la philosophie de celui qui l'a agencée.

Troisième point : je ne reprendrai pas l'argumentaire qu'a déroulé Emmanuel LAMY, Maire de Saint-Germain, que je reprendrai au mot près -je vous le dis en toute sérénité- mais en respectant les opinions des uns et des autres, en faisant une petite modification, à savoir que ce n'est pas le Conseil Municipal de Saint-Germain-en-Laye qui va voter lors de sa prochaine séance une motion en faveur du fameux tracé rouge et qui sera votée à l'unanimité. De façon similaire, une pétition sera lancée au niveau de la population de Chambourcy pour appuyer la démarche.

Pourquoi cette position ? Tout simplement parce qu'à mon sens ce tracé rouge répond, de façon tout à fait évidente, au fait qu'il se doit de desservir les zones de densité démographique les plus fortes et les zones d'activités contiguës.

*(Quelqu'un interpelle Monsieur le Député Maire).*

Je vous respecte, respectez mon propos. Il est tout aussi respectable que le mien, mais je vous demande tout simplement de respecter cette règle démocratique. Cela me semble certain.

Ce tracé rouge me semble donc répondre à ce propos car s'en écarter vise tout simplement à recharger l'ensemble de nos voiries et à nous retrouver dans la situation dont nous pâtissons actuellement au quotidien.

Le deuxième point, c'est que les autres tracés, qui sont finalement opposés à ce tracé dit « historique », n'y répondent pas puisqu'ils s'écartent de cette ligne directe, et au travers des différentes prises de position des uns et des autres, ils visent à soit contenter les uns, soit à saliner les autres, en opposant défenseurs de l'environnement aux défenseurs des populations. Emmanuel LAMY, Maire de Saint-Germain, le disait fort justement : ce sont des éléments d'un tout. Ils sont indissociables. Il faut en conséquence pouvoir y répondre.

Le tracé rouge -pour que les choses soient claires- n'est pas, dans mon esprit, exempt de critiques. Je peux le dire d'autant plus volontiers qu'un tracé autoroutier traverse ma petite commune de Chambourcy. Ce tracé, celui de l'A14, qui est merlonné, a permis de réduire en totalité les nuisances sonores et visuelles. Mais ce n'est pas un argument pro domo pour y ajouter les quelques centaines de mètres, en terme de largeur, de la voirie autoroutière que serait cette A14 auxquels se rajouterait l'A104.

Au-delà de cette considération, dont certains font fi pour défendre leur propre position, la question est que l'argumentaire technique qui est proposé dans ces tracés alternatifs n'a pas de sens, raison pour laquelle à mon sens, et j'en suis totalement convaincu, ce tracé rouge est le plus pertinent.

En aucun cas, il ne peut répondre à un certain nombre d'interrogations qui n'ont toujours pas trouvé de solutions, c'est-à-dire que c'est un prolongement. Tout ceci arrive dans le fond de l'entonnoir au niveau d'Orgeval, et en aucun cas cette commune ne doit d'être sacrifiée dans le cadre d'un projet qui n'a pas toujours trouvé, pour l'instant, son cheminement ultime, puisque le bouclage de la Francilienne impose de trouver la deuxième phase de l'opération.

Au-delà des inconvénients du tracé rouge, qui sont réels, et pour lesquels il faut trouver et mettre les moyens, raison pour laquelle l'argument budgétaire ne me semble pas le plus fort, il faudra faire en sorte de mettre en œuvre toute une série de mesures techniques d'enfouissement et de merlonage, qui ont fait la démonstration de leur efficacité, pour prendre en compte les aspirations légitimes de l'ensemble des riverains de ce tracé potentiel. Il ne faut pas oublier que ce n'est qu'un prolongement. Le bouclage est à venir. Il faut répondre de façon très concrète à son point de terminaison, en l'occurrence Orgeval, pour lequel nous voyons bien que l'on ne peut en aucun cas se contenter de le boucher sur l'autoroute A13.

Mon propos a été, je l'espère, relativement concis. Je vous remercie du respect de mon expression et je souhaite bonne chance à la Commission du Débat Public. Merci.

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur le Député Maire. Je propose maintenant, avant de donner la parole à la salle, d'entendre Monsieur Jacques MYARD, Député Maire de Maisons-Laffitte.

**M. JACQUES MYARD, DEPUTE MAIRE DE MAISONS-LAFFITTE, PRESIDENT DU S.I.E.P. :**

Merci, Monsieur le Président. Bonsoir à tous. C'est Oscar Wilde qui avait coutume de dire, alors qu'il arrivait le dernier au Foreign Office et partait le premier, répondant à son directeur : « *Vous ne voulez quand même pas que je sois toujours le dernier ?* » Alors je m'excuse auprès de la salle mais nous sommes appelés à débattre cette nuit sur un projet de loi important et je vais devoir quitter la salle dès la fin de mon intervention.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, ici j'interviens en tant que Président du S.I.E.P. Qu'est-ce que le S.I.E.P. Seine et Forêts ? C'est un syndicat d'études qui réfléchit sur l'aménagement de huit villes : Conflans, Achères, Saint-Germain, Maisons-Laffitte, Mesnil-le-Roi, Fourqueux, Marly et Le Pecq. Il faut toujours en oublier une, comme dans les douze Muses.

Il est certain que nous sommes très préoccupés, il faut que vous le sachiez, par les problèmes de déplacements tout autant que par la protection de notre environnement. Nous avons, d'ailleurs, dans un projet de S.C.O.T., mis en avant la nécessité absolue de protéger le caractère à la fois vert de notre région et notre environnement pris dans tous ses aspects résidentiels.

Ce qui est certain, c'est que nous souffrons, vous le savez tous, d'un problème lié au réseau viaire qui a 70 ans de retard et qu'il nous faut, bien évidemment sans vouloir tout mettre dans les déplacements des véhicules autoroutiers, avoir un minimum de liaisons structurantes dans notre région. C'est la raison pour laquelle nous avons accepté la réalisation de l'A14 mais que nous nous sommes battus, pour qu'elle s'intègre correctement dans le site, auprès notamment des élus de Saint-Germain.

Aujourd'hui le S.I.E.P. a pris une position sur le tracé et le prolongement de l'A104. Je vais vous en donner les résultats et je souhaite bien sûr que ce soit acté au sein de la Commission Publique. D'ailleurs, Monsieur BERGOUGNOUX, je vais vous écrire officiellement. Sur les huit villes, six se sont prononcées pour le tracé rouge, une a voté contre, Conflans, et une s'est abstenue compte tenu de l'ensemble des relations

géographiques et de voisinage, il s'agit d'Achères. Mais six villes se sont portées pour le tracé qui est, selon certains, le canal historique.

Nous avons bien conscience que ce tracé pose problème, et je respecte la position de celles et ceux –y compris les élus de la population- qui veulent défendre leur environnement. Mais nous sommes intimement convaincus que ce tracé peut encore s'améliorer et que nous devons aussi l'améliorer ensemble.

Mais il est impératif, Monsieur le Président, qu'il y ait une décision. Car attendre, c'est accroître aujourd'hui l'ensemble des problèmes, à la fois d'embouteillages et de pollution, sur tout un réseau qui n'en peut, mais et qui n'en peut plus.

Nous devons aussi, tout en étant raisonnables peut-être dans la conduite automobile, avoir les axes structurants nécessaires à la fois à la tranquillité des populations qui vivent dans ce périmètre, mais aussi au développement économique dont nous sommes également tous responsables, car nous ne saurions faire l'impasse sur cette nécessité absolue qu'est le développement économique, étant bien sûr redevables de ce développement envers nos populations.

Voilà ce que je voulais vous dire en peu de mots. Je sais que certains ne seront pas d'accord, mais le débat démocratique, c'est cela. A partir du moment où il y a débat, à partir du moment où on passe par des procédures de consultation aussi sophistiquées que le travail de votre Commission, je veux, je souhaite qu'il y ait une décision car attendre, ce n'est pas faire triompher la démocratie.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur le Député Maire. Après ce tir groupé qui s'est prononcé d'abord très clairement en faveur du prolongement de la Francilienne, on va quand même entendre quelqu'un qui n'est pas tout à fait du même avis. Monsieur Jean-Pierre GIRAULT, qui représente les Verts ici ce soir. Vous avez la parole.

*(Applaudissements)*

**M. JEAN-PIERRE GIRAULT, REPRESENTANT DES VERTS ÎLE-DE-FRANCE :**

Bonsoir. Je suis Conseiller Régional d'Île-de-France, et je parle au nom des Verts d'Île-de-France.

Ce projet est un vieux projet du XX<sup>ème</sup> siècle. Nous sommes maintenant au XXI<sup>ème</sup> siècle. Les choses ont changé. Pour preuve, je vais vous lire ce qu'écrivait, à la fin 2004, c'est-à-dire que ce n'est quand même pas très vieux, le spécialiste en pétrole du Crédit Agricole, la première banque française et peut-être même européenne, qui conseille les entreprises, les agriculteurs et les pêcheurs.

Il écrit : « *Notre scénario, au Crédit Agricole, est une poursuite des cours à des niveaux assez élevés en 1974, c'est-à-dire à 40 dollars le baril. Nous devrions toutefois assister à une baisse sensible au début 2005 à 30-35 dollars en moyenne, et nous estimons être dans un schéma de baisse qui va se poursuivre en 2006 avec une moyenne de 25 à 30 dollars le baril.* »

Pour votre information, le baril est à 75 dollars ce soir. Donc c'est un schéma comme cela, de spécialiste, j'en ai un autre, c'est un ancien Ministre, Patrick Devedjian, qui a dit le 28 juin 2005 qu'il n'y avait aucun spectre de pénurie, et qui a déclaré que pour sa part, Total avait investi dans l'augmentation de ses capacités de raffinage, ce qui allait produire ses effets en 2006.

On sait très bien qu'il y a un problème de manque de pétrole, puisqu'à chaque fois qu'il y a un baril de pétrole de découvert, il y en a trois de consommés. On sait aussi que c'est un problème de géopolitique et que Total ne fait pas ce qu'il veut dans le raffinage, on l'a encore vu en Amérique du Sud récemment.

C'est donc avec des spécialistes, des idées du XX<sup>ème</sup> siècle, que l'on continue à élaborer un programme au XXI<sup>ème</sup> siècle. Va-t-il y avoir une répercussion de la hausse des carburants sur le comportement des utilisateurs ? J'ai une étude de l'INRETS, un institut national qui est spécialisé sur les transports, qui a travaillé pour la RATP. J'ai demandé à Madame IDRAC quel était son point de vue, et elle m'a transmis il y a quelques jours cette étude de l'INRETS.

Au niveau des marchandises, une hausse de 10 % du coût des transports réduit de 8 % le trafic des camions. Du côté des voyageurs, les automobilistes ne réduisent pas beaucoup leur kilométrage à court terme, mais à long terme les adaptations sont beaucoup plus sensibles. Je vous donne deux exemples :

L'année dernière, la distance parcourue par l'automobiliste moyen français a diminué de 3 % : elle est tombée de 13 600 à 13 200 kilomètres, donc chaque automobiliste a fait 400 kilomètres de moins. On n'est donc pas dans une augmentation inéluctable.

En plus, il y a un problème pour les plus déshérités et pour les plus excentrés de la Région Île-de-France. Là c'est une étude du MIPES (Mission d'Information sur la Pauvreté et l'Exclusion Sociale), qui dit que la moyenne des cadres en Île-de-France a accès à 70 % des offres d'emploi de leur catégorie dans une limite supportable d'un trajet d'une heure. C'est-à-dire qu'un cadre qui cherche un emploi dans sa catégorie de travail aura accès à 70 % de ceux-ci situés à moins d'une heure de trajet. Par contre, ce chiffre va tomber à 42 % pour un cadre de grande banlieue, et puis à 25 % pour un ouvrier de grande banlieue.

On voit bien que la difficulté sociale de se déplacer et la difficulté sociale de trouver un emploi est quand même liée au problème des transports en commun. Est-ce que les transports en commun montent, ou est-ce qu'ils descendent ? Les derniers chiffres que l'on a sur les immatriculations en France indiquent qu'elles ont augmenté l'année dernière et il y a deux ans. Par contre en Île-de-France, le chiffre a diminué de 6 %. Le nombre de déplacements depuis 10 ans a augmenté de 6 % en Île-de-France, mais le nombre de déplacements de la RATP a augmenté de 14 %.

On voit bien que la solution sociale et la solution réaliste pour les gens est quand même dans les transports en commun. J'ai entendu des chiffres tout à l'heure : est-ce que la Grande Ceinture Ouest doit être prioritaire ?

La Grande Ceinture permettrait de trouver une solution pour 5 000 véhicules par jour. Or, sur l'aire géographique étudiée, 70 % du trafic sont un trafic local. Ce n'est donc pas avec un axe traversant que l'on va trouver une solution pour des personnes qui habitent, et qui font surtout un trafic local. La solution est quand même dans les transports en commun locaux.

Donc, si la Région Île-de-France n'a pas donné une priorité pour une Grande Ceinture Ouest, elle a quand même donné une priorité pour des transports de banlieue de grande ceinture, puisqu'il a été décidé que 50 % de l'augmentation des transports en commun en Île-de-France devait être faite sur la grande banlieue, 25 % sur la petite ceinture et 25 % sur Paris. C'est une volonté manifeste de développer des mobiliens et des sites propres sur la grande banlieue. On en a l'exemple puisque dès la semaine prochaine nous votons un site propre Versailles-Le Chesnay.

Tout à l'heure j'ai entendu dire que les entreprises perdaient deux heures dans les transports et que grâce à cette autoroute elles gagneraient deux heures. Là, j'hallucine. Je ne pense pas qu'on puisse gagner deux heures juste sur cette autoroute. Par contre, je suis sûr qu'un très grand nombre de salariés gagneront un temps beaucoup plus important si on développe des transports en commun en étoile à l'intérieur de ce circuit. Or pour 1,5 milliards, on peut en faire des transports en commun puisque le budget du STIF est de 3 milliards, donc 1,5 milliards, cela fait la moitié du budget d'une année.

J'ai entendu aussi dire que la pollution, quand on a des bouchons, est dix fois plus importante. C'est-à-dire qu'une voiture qui fait du 8 litres aux 100 va faire du 80 litres aux 100. Je n'ai jamais vu cela.

*(Brouhaha)*

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

Continuez, Monsieur GIRAULT.

**M. JEAN-PIERRE GIRAULT, REPRÉSENTANT DES VERTS ÎLE-DE-FRANCE :**

La pollution est vraiment là, mais elle n'est pas dans le bouchon. Elle est dans l'utilisation de la voiture et à tel point d'ailleurs que les grandes marques d'essence ont créé des carburants qu'elles nomment « Optimum », « Excelsium », « Premium ». Vous savez, ce sont ces carburants qui valent actuellement près de 1,50 euros. Ce sont des carburants beaucoup plus propres, qui font consommer 5 % de moins. Mais ces carburants vont être obligatoires dans trois ans.

C'est-à-dire que cette augmentation du carburant de 1,20 euros, prix courant, à 1,50 euros, prix d'un carburant propre, que certains ne veulent pas faire d'eux-mêmes pour qu'il y ait moins de pollution, sera obligatoire dans trois ans et représentera un effort financier important qui va forcément être néfaste à un grand nombre de familles qui ne pourront plus garder, pour certaines, deux voire trois voitures.

Donc la priorité avec ces 1,5 milliards, à notre sens, est quand même de développer des transports en commun de proximité et la deuxième chose, celle avec laquelle je voudrais terminer, est ce problème du pétrole. C'est un problème international et on sait très bien que toutes les guerres, depuis un certain nombre d'années, sont liées à cette recherche d'un carburant pas cher, d'une énergie pas chère pour rouler en voiture et que donc il n'y aura pas de paix durable dans le monde si les pays industrialisés trouvent une manière d'utiliser rationnellement des ressources énergétiques et ce n'est pas en développant inconsidérément la voiture.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur Jean-Pierre GIRAULT. A ce moment, peut-être que le Maître d'Ouvrage pourrait nous dire en quelques mots la manière dont il a pris en compte, dans sa réflexion sur le prolongement de la Francilienne, les progrès possibles en matière de ferroutage, de transport fluvial, de transports en commun etc.

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

Merci Monsieur le Président. Bonsoir Mesdames et Messieurs. Dans notre dossier, il est expliqué effectivement la manière dont, dans nos études, nous avons pris les solutions alternatives qui sont en cours d'étude ou en cours de réalisation.

Il est vrai que nous sortons d'une période où la voiture était relativement prioritaire. Ceci étant, nous considérons que cette période est révolue. Je cite souvent le Contrat de Plan État-Région, un document qui régit les rapports entre la Région et l'État et qui définit un certain nombre de priorités et les traductions budgétaires de ces priorités.

En matière de transport, quand 2 euros sont dépensés pour les transports en commun, 1 euro est dépensé pour la route, et sur cet euro il n'y a que 50 centimes qui sont consacrés à la construction de routes nouvelles, les 50 autres centimes étant consacrés à la mise en place de protections pour les riverains. La priorité est donc bien aux transports en commun, et il faut bien la développer.

Pour les transports en commun, nous avons regardé ce qui se passerait si un morceau de cette Tangentielle Ouest était réalisé et nous arrivons effectivement, comme l'a dit Monsieur le Conseiller, à ce chiffre de 5 000 voitures en moins. Ce n'est pas nous qui arrivons à ce chiffre, c'est une étude du Syndicat des Transports d'Île-de-France qui le dit. Il nous est paru intéressant de voir ce que donnait cette infrastructure parce qu'elle est parallèle au prolongement de la Francilienne, et pour la partie des gens qui effectuent des trajets qui ne sont pas de très courte distance sur cette Francilienne, cela nous permettait de voir quel était l'ordre de grandeur d'apport de ce mode.

Nous avons également dit régulièrement dans le dossier que la réalisation du prolongement de la Francilienne était pour nous l'occasion d'une réflexion sur l'ensemble du transport de réseau bus, y compris la création de voies en site propre.

Ce soir nous sommes dans les Yvelines. Dans le Val d'Oise où nous étions, et notamment à Éragny, il y a depuis un certain temps un projet de création de bus en voie en site propre sur la RN184. Simplement aujourd'hui, avec le trafic qui il y a sur la RN184, il n'est pas possible de créer cette voie en site propre. Donc pour nous, la réalisation du prolongement de la Francilienne permettrait une meilleure amélioration des réseaux de bus.

En ce qui concerne le ferroutage -puis après je passerai au fluvial- il y a deux expériences en cours. L'une, qui n'est pas exactement une expérience, est la mise en place des autoroutes ferroviaires, l'une sera mise en place dès le mois de mars 2007, mais il y en a une autre qui nous intéresse beaucoup plus, qui sera mise en place à la fin 2007, qui va relier Lille à Irun, donc la desserte de l'Espagne de l'Ouest et du Portugal. Des camions seront embarqués sur les trains pour faire ce transport, le but étant de diminuer le trafic longue distance, notamment le trafic international qui peut traverser la France.

Ceci étant, il faut savoir que 80 % des poids lourds que nous voyons sur les routes font un trajet inférieur à 150 kilomètres, ce qui représente des trajets de relativement courte distance. Nous avons estimé que sur le prolongement de la Francilienne il y aurait environ 8 000 poids lourds.

Sur ces 8 000 poids lourds, 1 700 ne s'arrêtent pas dans la zone, ce sont des poids lourds en transit, mais les autres participent directement à la vie locale, puisque soit ils ont à la fois leur point de chargement et leur point de livraison dans notre zone d'étude, il y en a 2 600, soit ils ont leur point de chargement ou leur point de livraison également dans la zone d'étude, il y en a 3 700. Ainsi les poids lourds qui ont besoin de venir irriguer la zone représentent un chiffre très important par rapport à ces 8 000.

En ce qui concerne le fluvial, deux projets ont été pris en compte. Premièrement, la réalisation du canal Seine nord, qui permet de relier la région parisienne au Nord de la France et ensuite à la partie Anvers-Amsterdam. L'espérance d'accroissement du trafic est de multiplier le trafic par quatre grâce à la mise en place de ce canal Seine nord. Quand on dit multiplier par quatre, ce chiffre a été également annoncé lors d'une réunion de proximité par la Vice-Présidente du Port Autonome de Paris. Certains pensent même qu'on pourrait multiplier par dix. Mais aujourd'hui, le transport est de 3 millions de tonnes. Quand on multiplie, même par dix, on arrive à 30 millions de tonnes, il faut savoir que 365 millions de tonnes transitent ou sont déplacées par an en Île-de-France.

Tous ces modes de transport doivent être encouragés. Malheureusement, ils ne suffisent pas à répondre à la totalité des demandes des déplacements. Voilà pourquoi, pour nous, un prolongement de la Francilienne, un mode routier, restent nécessaires.

J'ai oublié de citer, dans les exemples de transport courte distance par ferroutage, des enseignes de distribution qui vont faire, à partir de leur entrepôt de Combs-la-Ville, une livraison par train sur la gare de Paris-Bercy et ensuite livrer tous leurs magasins dans Paris avec des véhicules propres.

Nous avons aussi appris depuis, par le Port Autonome de Paris, que d'autres grandes enseignes de distribution commencent à utiliser le fluvial aussi pour ravitailler leurs magasins.

Malheureusement, on est aujourd'hui dans le domaine des expériences, on n'en est pas encore à la généralisation, mais ces expériences vont, certainement, permettre de diffuser petit à petit cette culture de transport des marchandises par d'autres modes que la route. Mais je rappelle que cela ne permettra pas de répondre à la totalité de la demande de déplacements.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur DEBARLE. Vous nous préciserez tout à l'heure quelles sont vos perspectives de trafic retenues d'ici 2020. Faites-le peut-être maintenant, très brièvement. Un seul chiffre ?

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

Le développement de trafic d'ici l'année 2020 est essentiellement dû à l'accroissement de la population. Depuis une dizaine d'années, nous constatons que nous avons chacun arrêté d'augmenter le nombre de déplacements que nous faisons en voiture chaque jour. C'est une nouvelle tendance. Monsieur le Conseiller Général a dit tout à l'heure qu'il y avait même maintenant une tendance à la limitation du nombre de kilomètres qui peuvent être parcourus. Tout cela nous a conduits à faire des hypothèses d'augmentation de trafic, mais qui se déclinent par tronçons parce que, en fonction des tronçons, nous avons des perspectives assez différentes.

Commençant par les routes les plus importantes, entre maintenant et 2020, il va y avoir l'accroissement suivant :

- pour l'A13, un accroissement d'environ 16 % sur la partie située à l'Est de l'échangeur d'Orgeval, un accroissement un peu plus fort sur la partie située à l'Ouest d'Orgeval avec 25 % en plus,
- pour l'A14, on devrait voir son trafic doubler entre maintenant et 2020,
- pour la RN184, on va voir son trafic augmenter en moyenne de 20 %,
- pour la RN13, qui permet de relier à l'A13, on verra le trafic augmenter aussi,
- ainsi que la RD190 de manière beaucoup plus marginale.

On voit que ces augmentations de trafic sont différentes selon ce tracé, et nous les avons estimées en prenant en compte l'arrivée d'habitants nouveaux, telle que prévue dans les documents de planification réalisés par les Collectivités Territoriales. Dans ces documents, il est prévu des terrains constructibles pour des nouveaux logements ou des activités, et nous avons repris les chiffres qui y figuraient. C'est ce qui nous a permis de bâtir ce scénario pour 2020.

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

Merci Monsieur DEBARLE. Maintenant, la parole est à Monsieur Jean VILLEMAGNE.

**M. JEAN VILLEMAGNE**, PRÉSIDENT DU COMITE P.R.O.F.I.L.E. :

Monsieur le Président, merci de me donner la parole. Mesdames et Messieurs les membres de La Commission, Madame et Monsieur les représentants du Maître d'Ouvrage, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs, bonsoir.

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

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

Je ne vais pas répéter tout ce que Monsieur le Maire de Saint-Germain a dit et que nous, PROFILE, partageons entièrement. Je souhaite seulement dénoncer les mensonges que les

opposants à l'autoroute d'abord, et au tracé rouge N1-C1-S1 ensuite, colportent sans jamais être contredits dans la presse ou dans de nombreuses tribunes où la démagogie est reine.

Tout d'abord, dans le tract diffusé par les Verts de la Région à l'ouverture de la CPDP à Pontoise, qui écrivaient en troisième ligne, je les cite : « *L'ouverture ce jour d'un Débat Public dans le cadre d'une Commission Particulière du Débat Public pour l'A104 sera-t-elle l'occasion d'un véritable débat ?* ». Je réponds non car ils ont empêché leurs détracteurs de se faire entendre, et pour d'autres carrément de s'exprimer, car ils ont couvert leurs voix par des huées, des sifflets et des cornes de brume. C'est ce qu'ils appellent sans doute un vrai débat et ils le font systématiquement depuis seize réunions maintenant, sauf ce soir.

*(Applaudissements)*

Merci. J'en suis personnellement témoin ayant moi-même écouté avec attention les litanies qu'ils ressassent à chaque réunion, avec une seule variante : le personnage qui les lit, chaque fois différent, dont le mandat régional ou la fonction dans un organisme public leur confère un semblant de compétence.

Je reprends le même document parlant du prolongement pour citer : « *un projet inefficace, ravageur et coûteux. D'ici là, durant une dizaine d'années, la RN184 restera submergée par le flot des camions et des véhicules particuliers* ». Ils ont raison pour le délai, mais sans vouloir faire de politique, s'ils n'avaient pas fait partie du gouvernement en 1997, cette réalité qui durera encore dix ans, comme ils le disent, si on ne les écoute pas, et beaucoup plus si on les écoute, aurait déjà cessé. Merci aux Verts et à d'autres, on a perdu au moins dix ans.

*(Applaudissements)*

La ligne en dessous, je cite : « *s'y ajouteront l'éventration définitive du tissu urbain et les nuisances considérables de travaux gigantesques prévus sur trois ou quatre ans* ». Je voudrais que ces théoriciens m'indiquent de quel tissu urbain il s'agit, car à ma connaissance aucun tissu urbain ne sera éventré ni à Méry-sur-Oise, ni à Saint-Ouen-l'Aumône, ni à Pierrelaye, ni à Herblay, ni même à Éragny, ni à Cergy, ni à Jouy-le-Moutier, ni à Maurecourt, ni à Andrésy, ni à Poissy, ni à Carrières, ni à Orgeval, ni quelles nuisances de travaux gigantesques cela va apporter.

Ici à Saint-Germain on sait par contre ce qu'est l'éventration d'un centre-ville avec les travaux de la Place du Marché. D'une part, on sait que ce n'est pas définitif et que la ville se reconstruit plus facilement que la forêt, que cela ne peut qu'apporter de meilleures conditions de vie, et que d'autre part des travaux aussi gigantesques, s'ils sont bien menés -et il faut faire confiance aux professionnels qui connaissent leur travail- n'apportent que relativement peu de nuisances, même aux riverains, par rapport aux bienfaits qu'ils pourront en tirer par la suite.

*(Applaudissements)*

Un peu plus loin -je cite toujours le même document- ils prétendent, comme leurs amis du CO.P.R.A. d'ailleurs, que « *trois Premiers Ministres ont renoncé à ce projet à cause de son tracé jugé aberrant* » : contre-vérité encore. Lorsqu'on lit les écrits de ces trois Premiers Ministres produits par la CPDP sur son site, tout d'abord parce que le dernier, il s'agit de Monsieur JOSPIN, l'a écrit en tant que candidat à la Présidentielle en 2002 et non en tant que Premier Ministre : première erreur.

Ensuite, pour être plus précis, le premier, Monsieur BÉRÉGOVOY, n'a jamais dit que l'État renonçait à ce tracé, mais je le cite : « *j'ai demandé au Ministre de l'Équipement qu'un débat soit lancé sur le choix entre les différents tracés possibles* ». Deux ans plus tard Monsieur BALLADUR n'a fait que confirmer ce point en précisant que, je le cite encore : « *toute solution nouvelle ne pourrait être que substantiellement différente géographiquement et/ou techniquement,* » et en ajoutant : « *une table ronde permettra notamment de donner toutes les explications que vous jugerez utiles concernant le choix du fuseau, et d'approfondir ce que doit être une solution nouvelle, substantiellement différente sur le plan technique, ainsi que la protection optimale des riverains et des sites. Je pense en particulier au nécessaire passage en souterrain de l'autoroute dans les zones urbanisées et sensibles* ».

Il n'a jamais parlé, ni même Monsieur BÉRÉGOVOY, d'abandonner géographiquement ce tracé.

De plus, la concertation a bien eu lieu en 1995 et a permis enfin au Ministre des Transports de l'époque, Monsieur PONS, de retenir définitivement le tracé rive droite du fuseau Sud-Est le 27 janvier 1997, en appliquant strictement les mesures préconisées par Monsieur BALLADUR.

Quand à Monsieur JOSPIN, dans sa lettre du 11 avril 2002, il ne dit rien de plus, sinon qu'il ferait appel à la Commission du Débat Public. C'est ce que le Gouvernement suivant a dû faire à sa place en 2004, après sa disparition de l'échiquier politique.

Faire croire aux populations, comme se gargarisent les Verts et le CO.P.R.A., que trois Premiers Ministres ont renoncé au projet et au tracé n'est qu'un mensonge que je dénonce vigoureusement.

*(Applaudissements et sifflements)*

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

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

Après les déclarations des Verts, je voudrais reprendre les propos lancinants des représentants du CO.P.R.A. Je ne reviendrai pas sur le leitmotiv des trois Premiers Ministres que l'on nous sort systématiquement sur des discours photocopiés et que l'on brandit sans cesse comme des décorations, mais sur l'affirmation reprise aveuglément par leur Conseil Madame LEPAGE de 200 000 riverains directement sinistrés.

J'attends que ces 200 000 riverains se manifestent ou que le CO.P.R.A. les nomme individuellement, ayant même le culot d'écrire dans une lettre à la presse que celle-ci s'est empressée de prendre pour argent comptant et que j'ai relevée sur leur site Internet, vous

permettez, je lis votre site : « 200 000 personnes situées à moins de 500 mètres de part et d'autre du tracé projeté ».

De source officielle, aux renseignements de 1999, la population entière des communes traversées par le tracé N1-C1-S1 (le tracé rouge auquel le CO.P.R.A. fait référence) est de 225 000 personnes. Cela signifierait que 88,9 % de leurs habitants seraient directement sinistrés, que le tracé aurait coupé chaque ville ou village en son milieu, que les Maires des communes de Jouy-le-Moutier, de Saint-Ouen-l'Aumône, de Carrières-sous-Poissy, de Poissy, de Villennes souhaiteraient sacrifier tous leurs électeurs, ou 90 % d'entre eux, en acceptant l'autoroute sur leur territoire.

*(Brouhaha)*

S'il vous plaît, prenez une carte. Est-il vrai que 90 % des habitants de Pierrelaye, de Maurecourt, d'Andrésy, de Triel et ceux des autres communes sont à moins de 500 mètres du tracé rouge ? C'est faux.

Est il vrai que 90 % des habitants d'Herblay, de Conflans ne veulent pas de ce tracé rouge ? Sans doute préfèrent-ils le bleu qui passe beaucoup plus près de chez eux. C'est faux. Comble d'ironie ce chiffre de 200 000 opposants est passé à 500 000 dans les pages du Parisien d'aujourd'hui. Voilà un exemple d'information responsable et démocratique.

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

En faisant les mêmes statistiques ridicules que le CO.P.R.A., par une simple règle de trois, ce n'est pas 200 000 mais 231 088 habitants, soit 31 088 de plus, c'est-à-dire 15,5 % en plus qui seraient sacrifiés sur l'autel de l'autoroute par le tracé vert.

Ce qui est beaucoup plus significatif, c'est la population réelle qui se trouve dans la bande d'étude de 500 mètres de part et d'autre de l'autoroute, qui n'est plus alors officiellement que de 25 000 habitants sur le tracé rouge -par rapport aux 200 000 du CO.P.R.A., j'insiste- presque tous protégés par passage de l'autoroute en souterrain ou en tranchée couverte, contre 32 500 beaucoup moins bien protégés sur le tracé vert, et 26 600 sur le tracé noir.

Je ne parle pas du tracé violet dont tout le monde semble avoir abandonné l'idée car il ne correspond pas au besoin, ni du tracé bleu qui s'écarte dans sa partie nord beaucoup trop des zones économiques, et qui dans sa partie sud écorne la forêt de façon irrémédiable à proximité d'Achères, et qui pour comble sacrifie la seule zone de développement possible de cette ville. Sans parler de l'aberration de faire obliquer de 90° vers l'Ouest, ou vice-versa vers l'Est sur plusieurs kilomètres, des véhicules qui veulent aller du Nord au Sud ou à l'inverse.

Dans ses écrits, le CO.P.R.A. cite tantôt 150 000 véhicules, tantôt 200 000 qui emprunteront l'autoroute. Ce serait, à la limite, une excellente chose si c'était vrai, mais hélas tout ce qu'ils écrivent est faux. Cela signifierait que les routes Nord-Sud comme la RD30 à Poissy, la RN184 à Saint-Germain, la RN186 à Port-Marly, à Marly ou à Louveciennes, et la RD98 seraient totalement désertées de leurs véhicules. Quelle aubaine, mais hélas !

Aujourd'hui le CO.P.R.A. se défend d'être contre l'autoroute, mais c'est bien le CO.P.R.A. qui a écrit dans la lettre intitulée : « *Autoroute A104 dans Poissy, danger imminent* », « *manifestez votre refus de toute nouvelle autoroute en zone urbanisée* ». La seule qui n'était pas en zone urbaine et qui a été étudiée à leur demande pour contourner Cergy par le Nord-Ouest (celle du tracé violet) ils n'en veulent plus, et ils parlent maintenant pour certains du tracé bleu. Ce tracé bleu dont la partie nord N2 avait été étudiée mais rejetée après concertation en 1995.

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

Les quelques adeptes du CO.P.R.A. qui se déplacent toujours en masse se soucient-ils de tous les autres qui, de la même façon, ont économisé sou par sou toute leur vie pour se faire construire une maison ou acheter un appartement, en toute légalité, en bordure d'une rue très tranquille, et qui subissent aujourd'hui des nuisances bien supérieures à celles contre lesquelles ils veulent les défendre ? Car cette rue tranquille est devenue de fait une autoroute urbaine, sans aucune protection ni acoustique, ni des particules dont certains faux experts nous rabâchent les oreilles depuis le début de la concertation. Et ces habitants-là se comptent par milliers.

Si vous avez comme moi la curiosité d'aller sur le site du CO.P.R.A., vous y verrez quatre photos montages où la mauvaise foi et où la désinformation des visiteurs sont particulièrement flagrantes. A Andrésy et à Pierrelaye, par exemple, l'autoroute semble passer exactement en limite de propriété des lotissements alors qu'il y a un no man's land d'au moins 400 mètres qui les sépare. Quant à Chanteloup, on a l'impression que l'autoroute passe au dessus de la ville. Ces exemples sont à l'image de tout ce qui nous a été dit par le CO.P.R.A. jusqu'à aujourd'hui, des fariboles, des balivernes, des sonnettes qui ne correspondent en rien à la réalité du tracé rouge proposé aujourd'hui et qui s'impose à tous, sauf peut être à eux.

Enfin et je vais arrêter là-dessus, bien que je puisse continuer très longtemps la liste des contre-vérités du CO.P.R.A., celui-ci prétend que la DREIF, (Direction Régionale de l'Équipement), ressort le même projet qu'il a refusé il y a 14 ans. Je laisse à son représentant, Monsieur DEBARLE, le soin d'y répondre, car je trouve que jusqu'à aujourd'hui les monologues du CO.P.R.A. et des Verts ont assez duré et qu'il est temps que les gens raisonnables s'expriment.

Avant de terminer, je souhaiterais que tous les gens favorables à notre version N1-C1-S1, c'est-à-dire le tracé rouge, se lèvent pour montrer leur intérêt à ce projet.

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

*(Applaudissements, brouhaha)*

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

Merci, Monsieur VILLEMAGNE, je crois que vous avez mis une belle animation. Je crois quand même que l'exigence de démocratie suppose que je donne un droit de réponse. Par exemple, à Monsieur Nicolas DIDON.

**M. NICOLAS DIDON**, REPRESENTANT DU PARTI SOCIALISTE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE :

Bonsoir. Je m'exprime ce soir au nom du Parti Socialiste de Saint-Germain. Je ne suis pas membre du CO.P.R.A. et je vais essayer de ne pas faire de la provocation comme l'a fait mon interlocuteur précédent.

Je voulais juste faire quelques commentaires sur ce projet et rentrer un petit peu dans le vif du sujet des tracés proposés par le Maître d'Ouvrage.

Je voudrais d'abord faire une petite rectification sur ce qu'a dit Monsieur LAMY. Le Conseil Municipal de Saint-Germain n'a pas voté à l'unanimité, ou plus exactement il a oublié une partie de son Conseil Municipal, ce qui est un peu dommage, les quatre élus de l'Opposition se sont abstenus sur ce projet.

*(brouhaha)*

Merci de me laisser parler. Je le sais bien, Monsieur LAMY, je n'ai pas dit que c'était faux, j'ai dit que vous aviez oublié une partie de la délibération, et en particulier les quatre élus de l'Opposition qui se sont abstenus car ils ne privilégient aucun des tracés proposés.

Je voudrais mentionner plusieurs points. Le premier point c'est que l'on ne nous parle plus de bouclage, mais d'un simple prolongement de l'A104, ce qui change quand même fondamentalement la donne. Il s'agit désormais de résoudre des problèmes locaux de circulation entre Cergy et Poissy, et plus exactement ceux de l'aménagement de l'agglomération de Cergy. Et pourtant, on nous ressort une nouvelle fois le tracé rouge, ce projet qui a été refusé par trois Premiers Ministres, de droite comme de gauche, et je m'interroge dans ces conditions sur la parole de l'État.

Le deuxième point : nous dénonçons cette position qui dit « *on veut l'autoroute, mais pas chez nous* ». Le Maire de Saint-Germain est contre l'autoroute dans la forêt, il a bien raison, nous aussi, mais il est pour le tracé rouge en zone très urbanisée. Le Maire UMP d'Andrésy ne veut pas, lui, d'autoroute dans sa ville, on peut le comprendre, mais il veut le tracé bleu dans la forêt. Donc on rejette toujours sur les autres ce qu'on ne veut pas chez soi, et nous trouvons cette politique irresponsable.

Je pose la question : pourquoi les nuisances de l'autoroute, elles existent, elles sont incontournables, qui seraient inadmissibles en Forêt de Saint-Germain seraient-elles acceptables pour les milliers de riverains du tracé rouge ? Elles sont inadmissibles partout.

Le troisième point : peut-on afficher la carte générale, s'il vous plaît ? C'est une véritable aberration de faire arriver cette autoroute à Orgeval, qui va devenir le plus grand échangeur d'Europe, quatre fois Rocquencourt, qui est pourtant de notoriété publique.

Il va y avoir un accroissement de la circulation dans notre région, ce que reconnaît la DREIF, mais on peut se poser la question : où vont passer les 100 000 véhicules prévus sur l'A14 ? L'A13 est totalement saturée, la RN13 est totalement saturée, et l'A13 à cet endroit-là ne fait que deux fois deux voies. Tout le monde le sait et tout le monde vit cette saturation. La seule solution serait alors l'élargissement de l'A13 dans la Forêt de Marly qu'on voit très bien sur

cette carte, la DREIF le reconnaît, et là je pose une simple question : à quoi bon se battre pour sauver la Forêt de Saint-Germain si c'est pour détruire celle de Marly ? Pour nous, c'est une politique qui est incohérente et irresponsable.

Le quatrième point, que je trouve particulièrement important, c'est la question du financement. C'est un point qui est relativement peu abordé dans les réunions, je pense que Monsieur BERGOUIGNOUX pourrait le confirmer, et c'est étonnant car c'est quand même le nerf de la guerre. Voilà un projet qui va coûter, au strict minimum, entre 1,5 et 2 milliards d'euros. Chiffre énorme.

Alors qui va payer ? C'est une question importante. Je ne crois pas que le Maire de Saint-Germain soit assez riche pour cela. L'État ? Mais l'État n'a pas d'argent, il est en train de se désengager des routes nationales, je ne crois pas qu'il ait l'argent pour le faire. La Région ? La Région a dit qu'elle n'investirait pas un centime dans cette autoroute et elle se consacre aux transports en commun. Le Département, peut-être ? Je crois qu'il n'en a pas les moyens, et il a dans tous les cas d'autres projets routiers très importants dans les Yvelines.

Alors cette autoroute va être concédée au privé et aura un péage comme l'A14. Rappelez-vous : quand on a construit l'A14, on nous a dit que cela allait désengorger l'A13 et la RN13. Et que constate-t-on aujourd'hui ? L'A13 et la RN13 sont totalement engorgées. Mais on nous ressort pourtant les mêmes arguments.

Le montant du péage, indiqué page 79 du dossier de la DREIF, vous pouvez y faire référence, est de 7 euros, 7 euros en voiture pour faire 22 kilomètres. Très honnêtement, qui le fera ? Je ne donne pas de réponse, vous l'avez dit. Sans compter que de Saint-Germain, par exemple, il faudra aller chercher l'autoroute à Orgeval, par la RN13 qui sera engorgée, ou par l'échangeur sur l'A14, et donc ajouter 1,5 euros pour faire 4 kilomètres. Là encore, qui le fera ? Cela concerne les voitures.

Je me suis demandé ce qu'il en était pour les camions, ce qui est un point important, qui crée beaucoup de nuisances, en particulier à Saint-Germain. Et là, bizarrement, il n'y a rien dans les 80 pages du dossier du débat qui vous est donné. Alors j'ai fouillé un peu dans le CD-ROM qui est à la fin du dossier, et on trouve les chiffres que je vous donne : pour un gros camion de livraison, par exemple, c'est 23 euros pour 22 kilomètres. Ces chiffres-là, on ne vous les donne pas dans le dossier. Vous pouvez les vérifier, Monsieur DEBARLE pourra les confirmer : 23 euros pour 22 kilomètres. Et pour un semi-remorque, c'est 30 euros, toujours pour 22 kilomètres. Quel transporteur va payer 60 euros par jour pour faire l'aller-retour Cergy-Orgeval ? Ce sont des tarifs qui sont totalement dissuasifs.

Donc les camions comme les voitures continueront à prendre la nationale. Ceux qui pensent, sans doute sincèrement, je ne fais pas du tout de procès d'intention, que l'autoroute allègera la circulation sur la nationale se trompent. C'est le contraire. L'A104 ne va pas attirer plus de circulation et elle se fera sur la nationale. D'ailleurs la DREIF le dit. Là encore je m'appuie sur le dossier technique, toujours page 79, et je vais me permettre de le citer : « *le péage entraînerait une chute de 50 % du trafic attendu sur une voie nouvelle sans péage* ». Il n'y aura donc pas de délestage sur la RN184. Les camions et les automobilistes continueront à la prendre. Mais on aura gravement altéré la vie des riverains de l'autoroute sans avoir réglé les problèmes.

(Applaudissements)

Alors que faire ? Voici brièvement ce que je propose et je vais conclure par là : il faut d'abord rappeler que, autoroute ou pas autoroute, la RN184 a besoin de travaux pour sa mise en sécurité. C'est une route qui est dangereuse, une des plus accidentogènes de la région. Les carrefours en particulier ont besoin d'être repensés. Je pense que tout le monde est d'accord là-dessus. Il faut être réaliste.

Mais surtout, nous avons la chance dans notre région d'avoir une vraie alternative : c'est la Tangentielle Ouest. Non seulement cette voie ferrée dessert les mêmes villes que l'autoroute : Cergy, Conflans, Achères, Poissy, Saint-Germain, toutes des villes importantes et des bassins d'emploi importants, mais en plus, elle irait jusqu'à Saint-Cyr et Versailles, ce qui n'est pas le cas de la Francilienne. Peut-être n'avez-vous pas le poids politique pour cela, Monsieur LAMY, ce n'est pas mon problème. On aurait là une vraie Francilienne. Et cela coûterait de 10 à 15 fois moins cher que les tracés proposés, sans pollution, sans expropriation, sans travaux compliqués et sans gêner la circulation.

Définitivement, nous n'avons pas besoin de cette autoroute, ni ici, ni ailleurs. Nous avons besoin de la Tangentielle, ici, et très rapidement. Je vous remercie.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur DIDON. Je disais tout à l'heure que de ces réunions de proximité se dégageait une unanimité, c'est-à-dire que 40 ans cela suffisait et qu'il fallait prendre une décision. Il y a une deuxième unanimité qui se dégage, qui est que le péage ne paraît pas une solution satisfaisante, car en fait il y a quelque illogisme à faire un ouvrage qui coûtera dans les 2 milliards d'euros et à réduire de 50 % son efficacité en mettant un péage dessus. Je crois que j'ai entendu cela à peu près partout, plus des conditions d'équité, bien entendu.

Monsieur DEBARLE, vous avez peut-être quelques commentaires à faire sur ce qui vient d'être dit, et il faudrait quand même nous présenter de façon un petit peu plus précise ces tracés dont on débat.

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

En ce qui concerne le péage, je confirme les chiffres qui sont indiqués. Ce sont bien les chiffres qui sont dans notre dossier et nous avons effectivement dit que si un tel péage devait être fait, c'était 50 % d'évasion de trafic, et comme l'a dit le Président, un des objectifs qui est de décharger les routes locales proches du prolongement était nettement moins bien atteint que s'il n'y avait pas de péage.

Nous avons fait un autre test de sensibilité de péage. Un péage beaucoup plus faible, qui est de l'ordre de 2 euros. Pour ce montant, pratiquement tout le monde reste sur le prolongement de la Francilienne, il n'y a que 15 % des gens qui ne passeraient pas par le prolongement. Mais il est clair que dans ce cas, les recettes perçues par le péage sont nettement plus faibles par rapport au coût de perception du péage, et on ne peut donc pas dire que cela renforce l'intérêt d'un financement par le péage.

Parmi les autres modes de financement, il y a les crédits budgétaires de l'État. Chacun sait ce qu'ils sont, et je ne suis pas là pour faire des prévisions sur les votes du budget du Parlement. Mais il y a surtout un troisième mode de financement, qui existe depuis deux ans, qui s'appelle le Contrat de Partenariat Public-Privé et qui est un peu une solution mixte,

c'est-à-dire que c'est un groupement d'entreprises privées qui construit et qui exploite une autoroute, mais que par contre c'est l'État, avec éventuellement l'aide de Collectivités, qui paye une sorte de loyer aux entreprises qui l'ont financée et l'ont construite.

Que ce soit les crédits budgétaires ou le partenariat public-privé, on a un financement par le contribuable alors que par le péage c'est un financement par l'utilisateur. Voilà les trois modes de financement qui ont été mis au débat.

En ce qui concerne ce qui a été dit sur le développement de la Grande Ceinture, je répète ce que nous avons dit : certains ont considéré qu'on était déjà frileux en considérant que la Grande Ceinture Ouest pouvait être ouverte d'ici 2020, qu'on pouvait faire beaucoup plus. Tout à l'heure nous avons lu le dernier journal de la Région Île-de-France qui donne les priorités du Syndicat des Transports d'Île-de-France qui ont été votées, et on retrouve bien le développement des bus en grande couronne. Par contre, je n'ai pas vu un développement de transports en commun de type ferré, notamment dans le secteur.

*(Applaudissements)*

Si je reviens sur les interventions précédentes, il est vrai qu'avec certains, nous ne sommes pas d'accord sur les chiffres. Les tracés dans le fuseau Sud-Est passent effectivement dans des zones urbanisées, et c'est bien pour cela que nous avons prévu des protections. Ceci étant, sur le nombre de riverains impactés, la manière dont nous les avons comptés -c'est-à-dire dans une bande de 500 mètres de chaque côté de l'axe du prolongement de la Francilienne- nous a donné un chiffre de 15 000 à 33 000 riverains à protéger.

Il y a d'autres modes de comptage qui considèrent que les gens impactés sont sur un territoire beaucoup plus large, mais dans la bande de 500 mètres, voilà ce que donne le recensement de 1999.

Je propose que l'on passe à la présentation, pour laquelle je vais passer la parole à Elisabeth VANINI qui va vous présenter notamment les deux tracés qui concernent Saint-Germain-en-Laye.

**MME ELISABETH VANINI, CHARGÉE DE MISSION, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :**

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Je vais donc vous présenter les tracés noir et bleu qui intéressent directement votre commune.

Le tracé bleu tout d'abord : après avoir franchi la Seine au niveau du Coteau de Gaillon entre Herblay et Conflans, il traverse la plaine d'Achères pour rejoindre la RN184 au niveau de sa jonction avec la RD30. Il se dirige ensuite vers le Sud entre la RN184 et la RD30 et traverse en tunnel la Forêt de Saint-Germain, depuis sa lisière Nord jusqu'à l'autoroute A14, en longeant les limites des communes d'Achères et de Poissy sur leur arrière.

Ce tracé comporte un échangeur complet avec la RN184 et la RD30, un échangeur complet avec la RD308 dans la forêt, et un autre complet avec l'autoroute A14. Il rejoint ensuite l'échangeur de Poissy-Orgeval par des voies latérales qui se raccordent à l'A13 par des bretelles à deux voies.

Le tracé noir ensuite : c'est un réaménagement de la RN184 sur l'ensemble de son parcours, depuis Méry-sur-Oise jusqu'à l'autoroute A14 – jusqu'à la RN184 on va au Sud de Saint-Germain.

Il comprend la refonte de tous les carrefours, qui seraient dénivelés, pour supprimer les carrefours à feux. Elle serait élargie à deux fois deux voies dans la Forêt de Saint-Germain et comporterait des échangeurs avec la RN184 et la RD30 au Nord, avec les voies locales d'Achères Grand Cormier au niveau de la voie ferrée, avec la RD308 dans la forêt et avec la RN184 au sud. A partir du Camp des Loges, ce tracé continue en tunnel, et non en couverture comme c'est indiqué sur les documents qui vous ont été remis ce soir, jusqu'à l'autoroute A14 pour rejoindre, comme le tracé bleu, l'échangeur de Poissy-Orgeval par des voies latérales à l'A14 se raccordant sur l'autoroute A13.

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

Merci. J'ai ici une question de Madame Fabienne LANZA, habitante de Poissy. Est-elle là ?

**MME FABIENNE LANZA, HABITANTE DE POISSY :**

Bonsoir. J'ai quelques questions concernant le tracé bleu. Je voulais savoir pourquoi ce tracé longe de si près les habitations de Poissy et n'est pas situé, au moins à égale distance des deux zones d'habitation entre Poissy et Saint-Germain ?

Quel est l'impact sur la forêt d'un passage de l'autoroute en tunnel, car on parle bien d'un tunnel pour le tracé bleu ?

Quel est le tracé qui soulagerait le mieux la RN184 à Saint-Germain, comme Monsieur LAMY l'a indiqué, qui est actuellement le bouclage à la Francilienne ?

Est-ce vraiment le tracé rouge qui déchargerait le mieux la RN184 à Saint-Germain ?

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

Merci Madame. Donc trois questions précises. Le Maître d'Ouvrage ?

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

Pourquoi passe-t-on si près des habitations de Poissy ? On l'a déjà entendu dans d'autres réunions de proximité, je pense qu'il faut effectivement éloigner le tracé bleu de certaines habitations.

Sur certaines portions du tracé c'est tout à fait possible ; il faudrait essayer d'ailleurs de les caler en fonction des allées forestières ou des allées cavalières qui sont dans la forêt puisque on aura à implanter les issues de secours et les issues de sécurité le long du tunnel et il faudra bien pour entretenir ces issues de sécurité pouvoir y accéder.

Mais on ne peut pas déporter énormément parce qu'il y a tout le faisceau des voies ferrées à Achères et les croisements des voies ferrées qui sont avant et que l'on voit sur la photo, qui ne nous permettent pas de faire ce que l'on veut. Mais on peut s'éloigner quand même nettement plus des habitations de Poissy.

Ensuite, si le passage de l'autoroute en tunnel a été adopté dans le dossier, je ne vous cache pas qu'il y a eu débat au sein de l'État entre la tranchée couverte et le tunnel, et il en reste quelques scories dans le document. On le voit avec le terme « couverture » qui n'a pas été remplacé, puis à un autre endroit il y a une phrase où il reste un « soit ». Tout cela a été supprimé suite à la décision de présenter ce dossier à la Commission Nationale du Débat

Public, parce avant que l'on présente un dossier comme cela, il doit faire l'objet d'une présentation à plusieurs services.

Ce n'est pas uniquement le Ministère de l'Équipement qui donne son feu vert à ce style de dossier, mais deux autres Ministères sont concernés et donnent leur avis : le Ministère de l'Écologie et le Ministère de l'Agriculture et de la Pêche.

Compte tenu qu'en plus on avait une étude d'un bureau écologue sur les milieux naturels, qui nous a indiqué que si on était amené à faire une tranchée couverte, il faudrait d'une part déboiser pendant toute la phase de chantier et ensuite, le temps que cela repousse -en plus cela ne repousse pas forcément de la même manière que sur un sol vierge de tout ouvrage- il y avait de grandes chances de fragiliser la lisière de la forêt. C'est pour cela que la solution tunnel sur le tracé bleu a été mise dans le dossier malgré son coût supérieur au tracé rouge ou au tracé vert, voire même au tracé noir.

L'impact en forêt donc des implantations d'issues de secours : les gens de Saint-Germain connaissent sûrement les issues de secours qu'il y a sur l'A14, ce sont des choses qui sont assez faibles en terme d'emprise ou en terme d'impact sur le paysage. Par contre, nous aurons quand même à implanter et à dessiner l'échangeur avec la RD308 parce que là quand les voies vont arriver pour faire l'échange à la RD308, nous avons des parties qui ne peuvent plus être en tunnel parce que pour avoir un tunnel, il faut avoir une épaisseur de sol au-dessus suffisamment importante pour que le plafond du tunnel tienne. Donc il y a un moment où l'on a un peu de tranchée couverte et où l'on est obligé de déboiser. Voilà essentiellement les deux impacts que l'on a sur la Forêt de Saint-Germain.

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

Pourriez-vous nous montrer comment est fait un tunnel ?

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

Les différences de construction entre un tunnel et une tranchée couverte : vous le voyez, un tunnel, c'est ce qui est en bas. Aujourd'hui, tous les tunnels qui sont construits le sont obligatoirement avec deux tubes, un tube pour chaque sens de circulation afin d'éviter les collisions frontales et d'augmenter la sécurité à l'intérieur des tunnels. Ils doivent être à une profondeur, en gros, d'au moins deux fois leur diamètre en-dessous du sol et sont donc relativement profonds. Un tube pour le prolongement de la Francilienne ferait en gros une quinzaine de mètres de diamètre.

Voilà comment seraient implantés les deux tubes et à partir de là, il faut implanter, tous les 200 mètres, des issues de secours pour évacuer les automobilistes qui seraient éventuellement bloqués derrière un accident.

Il y a un autre mode de construction : la tranchée couverte, que vous voyez au-dessus, qui peut être beaucoup plus près du sol. Les tranchées couvertes, aujourd'hui, notamment en zone urbanisée, ne sont pas du tout construites comme elles l'étaient dans le temps, c'est-à-dire que l'on progresse à ce qu'on appelle « à l'avancement ». On commence par décaper la terre qui est au dessus, on fait les deux parois latérales de la tranchée, ensuite on recouvre et après les engins de chantier vont à l'intérieur. Ils sont sous la tranchée couverte, donc on ne les entend pas quand on est à l'extérieur. C'est ce qui est montré en voyant la pelleteuse qui est en dessous, et on poursuit les travaux sous la tranchée couverte.

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

Merci. La troisième question : quelle est la solution qui répond mieux à l'objectif de soulager la RN184 ?

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

La RN184, notamment dans le secteur de Saint-Germain, est un peu mieux délestée par le tracé bleu que par le tracé rouge. Le tracé bleu la déleste d'environ 18 000 véhicules alors que le tracé rouge la déleste de 15 000 véhicules.

*(Applaudissements)*

Chaque fois qu'un tracé s'approche plus du tracé qu'il souhaite délester, il y a un impact un peu plus fort.

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

A noter, bien entendu, que c'est l'inverse dans d'autres parties du tracé. Ce qui veut dire, d'ailleurs, qu'on n'a de moins en moins envie de raisonner en tracés entiers, pour examiner si des combinaisons ne seraient pas concevables. Mais n'anticipons pas là-dessus.

J'aimerais entendre maintenant Monsieur CALOMNE, au nom de l'ARDIES.

**M. MICHEL CALOMNE, REPRESENTANT DE L'ARDIES VAL D'OISE :**

Merci Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Mesdames et Messieurs les représentants du Maître d'Ouvrage, Monsieur le Maire, Monsieur le Sénateur, Monsieur le Député, Mesdames et Messieurs.

J'ai l'honneur de représenter l'Association ARDIES Val d'Oise. Comme sa consœur des Yvelines, notre association rassemble, sous l'égide de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles des milliers d'entreprises, soit par adhésion directe, soit par l'intermédiaire d'associations patronales locales ou de la Chambre de Commerce.

L'objectif des ARDIES est de promouvoir le développement et la sécurité des infrastructures de transport dans le Val d'Oise et dans les Yvelines. C'est la raison pour laquelle nous prêtons la plus grande attention au Débat Public que votre Commission organise et anime sur le sujet du prolongement de la Francilienne, appelée aussi autoroute A104, vers le Sud-Ouest de la Région Île-de-France.

Tout d'abord, j'aimerais rappeler quelques données qui nous paraissent essentielles pour comprendre la position des entreprises. Je vais surtout parler -pardonnez-moi- du Département du Val d'Oise, que je connais particulièrement bien puisque j'y ai travaillé pendant plus de trente ans. C'est un département qui compte 1 200 000 habitants. Par sa population, il est un des plus jeunes de France. Il est aussi, sur le plan économique, l'un des plus dynamiques. En 2003, on recensait plus de 44 000 entreprises et établissements. Le secteur privé pèse dans le Val d'Oise plus de 400 000 emplois salariés et cet indicateur continue de progresser à un rythme supérieur à celui constaté au niveau régional et national.

La seule agglomération de Cergy-Pontoise compte à l'heure actuelle 4 700 sociétés et 56 000 emplois, uniquement dans le secteur privé. Il faut y ajouter les très nombreux emplois publics, puisque Cergy est une Préfecture ainsi qu'une ville universitaire.

S'agissant plus précisément des transports, je voudrais me référer à une très intéressante étude menée par le Conseil d'Expansion Économique du Val d'Oise, qui dépend du Conseil Général. Cette étude, qui est toute récente puisqu'elle remonte au mois d'octobre 2005, porte sur la perception par les dirigeants d'entreprise de la qualité des infrastructures routières dans le Val d'Oise. Il apparaît que 90 % des chefs d'entreprises placent en tête de leurs critères d'implantation la proximité d'une liaison routière rapide, car ils souhaitent avant tout bénéficier d'une excellente desserte pour leurs clients, leurs fournisseurs et les salariés.

C'est la raison pour laquelle construire une autoroute urbaine en pleine campagne, par exemple dans le Vexin français, loin des zones industrielles et des parcs d'activités serait pour nous une aberration.

Je voudrais attirer votre attention, Mesdames et Messieurs, sur une notion qui est très utilisée maintenant dans les entreprises, et qui s'appelle les « flux tendus ». C'est-à-dire que entre l'approvisionnement en amont des unités de production, et la distribution en aval des produits finis, Il doit se passer le moins de temps possible pour éviter aux entreprises qui fabriquent et vendent leurs produits des pertes de trésorerie. Aujourd'hui, on ne stocke plus les matières premières et les produits pendant plusieurs semaines. Cette organisation nécessite une grande souplesse, que seule permet la route.

Il apparaît que 90 % des chefs d'entreprise placent en tête de leurs critères d'implantation cette proximité d'une liaison routière. Il convient aussi de souligner qu'il y a quarante ans, c'est-à-dire au moment même où l'on inscrivait le tracé de la Francilienne au Schéma Directeur d'Île-de-France -ce tracé devait joindre les villes nouvelles entre elles- presque tous les déplacements à l'époque s'effectuaient entre Paris et les banlieues. Or à l'heure actuelle, 75 % des trajets quotidiens en Île-de-France se font de banlieue à banlieue, représentant plus de 17 millions de déplacements par jour. A ces 17 millions de déplacements de banlieue à banlieue, qui se font très majoritairement par la route, s'ajoute le trafic routier interrégional et même international.

En ce qui nous concerne, ce trafic augmente de façon considérable sur la RN184, à tel point d'ailleurs que le prolongement de la Francilienne représente à nos yeux un intérêt qui déborde celui de nos deux départements et même de la Région Île-de-France. Il faut savoir simplement deux chiffres : au Nord de l'A15, la RN184 -donc c'est la région de Saint-Ouen-l'Aumône et Cergy- supporte 75 000 véhicules par jour, et 55 000 au Sud, c'est-à-dire entre Cergy, Conflans et au-delà Poissy et Saint-Germain-en-Laye.

C'est une saturation insupportable pour nous, chefs d'entreprises. Cela nuit à notre croissance. La nationale est saturée. L'accès à l'autoroute de l'Ouest est très difficile. Les parcours pour atteindre Poissy, Saint-Germain, Saint-Quentin-en-Yvelines et Versailles sont en permanence encombrés, voire bloqués. Les approvisionnements et les livraisons sont retardés, les trajets pour les salariés, cela aussi, il faut le prendre en compte, sont de plus en plus longs et de plus en plus fatigants et tout ceci entraîne pour nous, chefs d'entreprises, une lourde perte de productivité.

Si le prolongement de la Francilienne est une nécessité vitale pour le développement des entreprises, il nous faut à présent déterminer lequel des tracés proposés dans le cadre du Débat Public a la préférence des chefs d'entreprise.

Tout d'abord, le tracé que j'ai cité tout à l'heure dans le Parc du Vexin, c'est-à-dire le tracé violet, doit être écarté. Il ne répond aucunement au besoin de proximité qui nous est indispensable, puisqu'il ne dessert ni Cergy, ni les parcs d'activité de Saint-Ouen-l'Aumône et d'Éragny. D'autre part, il représente un détour considérable, trop long et trop coûteux compte tenu des kilomètres supplémentaires à parcourir. Il est en outre, avec le tracé bleu, le plus cher à construire.

Nous écartons aussi ce tracé bleu, qui passe par la plaine de Pierrelaye et d'Herblay. Il ne dessert pas non plus Cergy, Saint-Ouen-l'Aumône et Éragny. Comme pour le précédent tracé, il nécessitera l'expropriation de riverains pour lesquels cette infrastructure n'a pas été prévue. En plus, il supprime la coulée verte prévue dans les Schémas Directeurs d'Île-de-France. Enfin, ce tracé dans les Yvelines, vous le savez mieux que moi, emprunte la Forêt de Saint-Germain et il est avec le tracé violet le plus coûteux à construire.

Le tracé noir, qui réutilise la RN184 dans le Val d'Oise -et dans les Yvelines, d'ailleurs- emprunte un réseau déjà saturé et ne résoudra aucun des problèmes de desserte qui se posent. Au contraire, il les accentuera, ainsi que les nuisances actuellement subies par les habitants de Saint-Ouen-l'Aumône et d'Éragny. On peut bien sûr y ajouter les habitants de Saint-Germain-en-Laye. En outre, ce tracé noir se prolonge au sud à travers la Forêt de Saint-Germain et suscitera certainement de très fortes résistances de la part des environnementalistes, et des élus de Saint-Germain bien évidemment. Nous oublions ce trajet.

*(Applaudissements)*

Le tracé vert ne se distingue pas du tracé rouge dans son parcours val d'oisien. Je crois que quand même dans les Yvelines, sa réalisation est très problématique car il passe dans des zones inondables au niveau d'Achères.

Enfin, le seul tracé qui vaille à nos yeux, c'est le tracé rouge.

*(Applaudissements)*

Au Nord, il dessert parfaitement les parcs d'activité de Saint-Ouen-l'Aumône et d'Éragny, ainsi que tout le sud de Cergy auquel il servira en quelque sorte de périphérique. Il faut noter que ce tracé a été retenu il y a plus de quarante ans lorsque l'on a décidé de créer les villes nouvelles, et contrairement à ce que certains affirment, et comme l'a dit tout à l'heure notre ami Jean VILLEMAGNE, il n'a jamais été annulé et toutes les emprises ont été conservées, ce qui ne peut que faciliter les procédures de mise à disposition au profit de la Puissance Publique. Enfin, ce tracé rouge est l'un des moins coûteux à construire.

Je voudrais également, si vous le permettez, dire un mot sur la question du péage. Pour nous, entrepreneurs, instaurer un péage sur cette proposition de la Francilienne serait inéquitable. D'abord, ce serait créer une inégalité entre l'Ouest parisien et l'Est où il n'existe aucun péage. Ensuite le coût du péage risquerait de décourager les entreprises, surtout locales, à emprunter ce nouvel axe, de sorte que la raison même de sa création -et vous l'avez souligné, Monsieur DEBARLE- c'est-à-dire la saturation du trafic existant serait contredite.

Ce serait aussi, je parle pour le Val d'Oise, bien mal récompenser le Département qui a déjà assumé la plus grande partie du financement de la Francilienne de Cergy à Roissy, dont tout le monde à présent est particulièrement satisfait dans le Val d'Oise. Et à ce sujet, bien que je

sois ici à Saint-Germain-en-Laye dans les Yvelines, je ne peux que remercier le Conseil Général et les élus de tous bords du Val d'Oise au nom des entreprises.

Enfin, je terminerai là-dessus, je n'avais pas prévu ceci dans mon discours, c'est à propos de la Grande Ceinture et de la tangentielle ferroviaire. Il se trouve que si je représente les entreprises du Val d'Oise, j'habite également dans les Yvelines à L'Étang-la-Ville où se trouve située la gare de Saint-Nom-la-Bretèche, par où passe cette fameuse tangentielle qui pour l'instant n'est construite que de Noisy à Saint-Germain-en-Laye. C'est le désert. Il n'y a personne dans les trains. Il faut le savoir.

Alors on nous dit que pour rentabiliser la ligne, pour qu'elle soit enfin empruntée, il faut la prolonger au sud vers Versailles, c'est vrai, peut-être même Massy, et au Nord vers Poissy ou vers Cergy. Tout à fait d'accord. Sauf que l'on n'a pas tellement d'études sur la rentabilité et sur l'usage de cette ligne prolongée. Cette rentabilité est tellement douteuse, et c'est une chose sur laquelle je voudrais insister, que la SNCF cherche à développer le fret parce qu'elle sait bien que sur cette ligne, elle ne rentrera pas dans ses frais. Elle veut donc, en sus du trafic des usagers, que le fret passe.

Alors moi, en tant qu'habitant d'Étang-la-Ville et à 300 mètres de cette voie ferrée, je ne suis pas du tout...

*(brouhaha)*

Attendez, je n'ai pas terminé. Je pourrais dire que je ne suis pas favorable au passage du fret. Mais je ne suis pas le seul, parce que personne n'en veut à Saint-Germain, à Noisy, partout où passe la voie ferrée, personne n'en veut. Je vais vous dire ceci : s'il n'y a pas le fret, et il n'y aura pas de fret, parce que la population n'en veut pas, cela veut dire, une fois de plus, que c'est la route qui va résoudre les problèmes de transport. C'est la raison pour laquelle l'autoroute A104, dans son prolongement, dans son tracé rouge, est plus que jamais nécessaire.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur CALOMNE. Après le Val d'Oise, on va revenir à Saint-Germain en écoutant Madame Roselle CROS, Conseillère Régionale d'Île-de-France et Premier Maire adjoint de Saint-Germain. Je donnerai la parole à la salle dans quelques instants.

**MME ROSELLE CROS, CONSEILLERE REGIONALE D'ÎLE-DE-FRANCE, PREMIER MAIRE ADJOINT DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE :**

Monsieur le Président, Messieurs les Parlementaires, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs les Présidents d'Associations, Mesdames, Messieurs,

Au terme de ces réunions dites de proximité, au cours desquelles le Débat Public a eu lieu pour tenir compte des arguments nombreux et des craintes légitimes exprimées, il me semble évident que la décision finale ne pourra être que raisonnable et dépassionnée, et pour ce devra respecter deux principes fondamentaux : le principe dit de précaution et le principe de réalité.

Le principe de précaution dans ce débat a une double facette : le respect de l'homme et le respect de l'environnement naturel.

Le respect de l'homme : la densité du périmètre ne permettant pas d'éviter toute partie urbanisée, ce qui serait l'idéal, le tracé retenu devra dans ces parties prévenir les risques de pollution, traiter les impacts acoustiques et éviter les coupures urbaines préjudiciables à l'image identitaire des villes. Concevoir en 2006 un nouveau tronçon d'autoroute, c'est anticiper, pour ne pas avoir à améliorer ensuite au prix de centaines de milliers d'euros, comme c'est le cas aujourd'hui pour l'autoroute du nord et le périphérique ; j'en sais quelque chose car ma région finance.

Les techniques sont maîtrisées : merlons, tranchées couvertes, tunnels. Le débat a eu le mérite de souligner cet aspect prioritaire et le Maître d'Ouvrage n'a cessé de répéter que les projets n'étaient pas bouclés -il en a même donné un exemple ce soir- et pouvaient être améliorés au vu des propositions constructives des populations à protéger.

Mais ce serait un échec si cette large consultation aboutissait à un rejet, car ne rien faire serait pire que tout.

*(Applaudissements)*

Ce serait condamner les milliers de riverains de la RN184 à une aggravation de la pollution et des nuisances sonores qu'ils subissent depuis de nombreuses années. A Saint-Germain, la RN184 s'appelle la rue Albert Priolet. Nous sommes en milieu urbain, sans aménagements ni protections. Le respect de l'homme, c'est aussi sa sécurité. La RN184, qui sert de substitut à l'absence de l'A104 que nous attendons depuis 40 ans, est une des voies les plus accidentogènes des Yvelines. Cette situation ne peut pas durer.

Le respect de la nature : en Île-de-France, les siècles passés nous ont laissé un patrimoine architectural et un patrimoine naturel d'une qualité exceptionnelle et tous deux sont aussi précieux mais aussi fragiles. Au même titre que les cathédrales, le massif forestier de Saint-Germain fait partie de cet héritage. Songerions-nous à raser Notre-Dame de Paris ou à couper le Château de Versailles en deux pour laisser passer l'autoroute ? C'est pourtant ce que nous propose le tracé noir.

La Forêt de Saint-Germain s'est façonnée au cours des siècles. Son site et ses paysages reflètent le travail de l'homme et de la nature qui ne pourront jamais être reconstitués et qui forment une unité qu'on ne peut sectionner.

Défendre la forêt, ce n'est pas défendre, comme on l'a entendu, les intérêts particuliers des Saint-Germainois. Nous sommes à peine 42 000 et la forêt accueille 3 millions de visiteurs par an. Toutes les communes aux alentours en bénéficient et durant les mois de juin et de septembre, ce sont les parisiens les plus nombreux, parce qu'ils cherchent à proximité de chez eux, accessible en R.E.R., une vraie forêt mais pas un parc urbain boisé, comme sont devenus le Bois de Vincennes et le Bois de Boulogne.

Le tracé bleu ne doit pas faire illusion. Le Maire de Saint-Germain l'a démontré parfaitement et Monsieur DEBARLE a confirmé nos craintes, ce dont je le remercie. En effet, les contraintes techniques de ce tracé qui emprunte la zone de protection du champ captant d'Achères et la zone d'expansion des crues, ainsi que le coût des 6,5 kilomètres de tunnel prévus sur la forêt, rendent ce tracé peu crédible. A moins, on nous l'a dit ce soir, d'abandonner le tunnel et de raser une partie de la forêt, et nous nous retrouvons alors,

comme pour le tracé noir, avec une atteinte définitive à un héritage patrimonial exceptionnel qui a malheureusement dans le passé déjà subi trop de dommages.

Mais aujourd'hui, et l'un des orateurs l'a souligné, nous ne pratiquons plus les mêmes politiques. Nous cherchons à promouvoir des politiques de développement durable pour transmettre aux générations futures un patrimoine naturel préservé. C'est dans cette perspective que les tracés noir et bleu ne peuvent être retenus.

Venons-en au principe de réalité, le second, après le principe de précaution : le respect de l'homme. Les principes de réalité, ce ne sont pas des phrases. Si éloquentes qu'aient pu être les discours que nous avons entendus, ce sont des chiffres et ce ne sont pas des rêves, ce sont des faits.

Les chiffres, c'est l'accroissement prévu des déplacements en voiture et du trafic poids lourds tel que Monsieur DEBARLE nous les a rappelés ce soir. Ne rêvons pas de villes sans voitures dans les Yvelines quand on compte en moyenne plus d'un véhicule par ménage. Notre vie quotidienne dépend de la voiture pour aller au travail lorsqu'il n'y a pas de transports en commun. On peut se passer de voiture à Paris mais pas dans les Yvelines, car la grande couronne ne bénéficie pas -et ne bénéficiera pas demain, on nous l'a redit ce soir- des facilités de Paris, notamment pour les liaisons interurbaines.

Nous utilisons la voiture de moins en moins pour le travail et nous aimerions moins l'utiliser si nous avions les transports en commun. Mais nous utilisons la voiture pour aller dans les centres commerciaux, pour nos loisirs, quand ce n'est pas pour conduire les enfants à l'école, alors que le trajet prend parfois moins d'un quart d'heure à pied. La voiture fait partie de notre mode de vie et les Yvelinois doivent être peu nombreux à vouloir s'en passer.

Une politique de transports, même en donnant la priorité aux transports en commun -et je tiens à préciser que l'Opposition du Conseil Régional est d'accord sur cette priorité- se doit aussi de répondre aux besoins et aux attentes de la population. Or, les Français aiment leur voiture.

Ne rêvons pas non plus des villes sans pollution et ne faisons pas des transports routiers le bouc émissaire exclusif de la pollution. L'association indépendante AIRPARIF a publié un rapport en septembre 2005 faisant suite d'ailleurs à une demande du Conseil Régional : chaque Francilien émet en moyenne 6 tonnes de gaz à effet de serre par an. C'est moitié moins que la moyenne nationale. Non pas que les Franciliens soient plus vertueux, mais parce que les activités polluantes, notamment industrielles, ne sont plus en Île-de-France. Donc nous sommes obligés d'importer ce que nous ne produisons plus et donc, on nous l'a aussi démontré ce soir, le trafic poids lourds augmente, même avec l'ambition de développer le réseau navigable et le réseau ferré. Là aussi, l'Opposition minoritaire du Conseil Régional est d'accord sur cette orientation. Mais nous aurons toujours un trafic important de porte à porte et cela, c'est Monsieur DEBARLE qui nous l'a démontré ce soir puisque seulement 1 700 véhicules poids lourds sont de transit.

Alors d'où viennent les gaz à effet de serre chez les Franciliens ? 43 % proviennent des chauffages et de la production d'eau chaude. Les véhicules de transport représentent 29 % seulement, tous transports confondus : les poids lourds, les véhicules légers, les deux roues mais aussi les avions.

Le prolongement de l'A104 correspond à un besoin, à l'évolution de nos modes de vie et il conforte le choix des Maires, il y en a quelques-uns présents ce soir, toutes tendances

politiques confondues, qui depuis 20 ans s'efforcent d'attirer les entreprises dans leurs communes et ont réussi à développer des emplois, des zones d'activité, des centres commerciaux, pour que nos villes ne soient plus des banlieues dortoirs. Cette politique ne doit pas être remise en cause par l'asphyxie menaçante des infrastructures routières.

Le prolongement de l'A104 est un projet d'intérêt régional pour la population et pour les acteurs économiques. Il concerne principalement le Département du Val d'Oise et celui des Yvelines, mais plus généralement l'ensemble de l'Île-de-France.

Le résultat du Débat Public devrait permettre, non de rejeter tout tracé, mais de faire le meilleur choix pour l'intérêt général de notre région dans le respect des hommes et de leur environnement naturel.

*(Applaudissements)*

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

Merci. Il serait peut-être temps maintenant de donner satisfaction à Madame Michèle NICOLAS qui regrette que les questions de nuisances, de risques sanitaires etc. ne soient pas abordées suffisamment tôt au cours de telles séances. Je vous proposerai d'entendre Monsieur Philippe HOUBART du CAPUI et CIRENA.

**M. PHILIPPE HOUBART, REPRESENTANT DU CAPUI, CIRENA :**

Monsieur le Président, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs, bonsoir.

C'est toujours avec beaucoup d'émotion que le CAPUI que je représente ce soir parle dans cette ville de Saint-Germain. Comme vous le savez, Monsieur le Maire, nous avons un passé commun puisque le premier combat du CAPUI ; nous l'avons gagné ici même, il y a 20 ans, avec les deux Michel : Michel PERICARD, Député Maire de Saint-Germain et Michel ROCARD, Maire de Conflans-Sainte-Honorine, ce combat, c'était contre l'usine d'incinération d'ordures ménagères de 140 000 tonnes par jour dans la plaine d'Achères, face au coteau de Conflans et face à la Forêt de Saint-Germain. Ce combat, c'est le CAPUI qui l'a gagné, soutenu par un défilé de 4 000 personnes dans la ville de Conflans-Sainte-Honorine, après lequel les deux Michel se sont réunis et ont signé contre ce projet. Nous verrons la suite qui sera donnée à celui-ci.

Je suis porte-parole du CAPUI, le Collectif pour l'Annulation des Pollutions Urbaines et Industrielles, qui lutte depuis des années -après la station qui consistait à brûler les ordures ménagères, dont je viens de parler- contre les nuisances olfactives de la station d'épuration d'Achères. Je suis aussi membre fondateur et Vice-Président du CIRENA, un collectif créé plus récemment en mai 2004 pour lutter contre les nuisances aériennes dont on vous a remis à l'entrée un tract d'information et d'adhésion.

Contrairement à certains qui se disent contre le tracé historique rouge, mais pour éventuellement un autre tracé dans le réseau Sud-Est, ce qui nous semble une position plutôt intenable, qui ne fera que dresser les populations les unes contre les autres, nous pensons qu'il faut avoir le courage de dire non à ce projet de prolongement d'autoroute de malheur, quelle qu'en soit la couleur.

*(Applaudissements)*

Il faut savoir, Mesdames et Messieurs de la CNDP, que vous êtes, dans le Nord-Ouest de l'Île-de-France, dans une région déjà saturée de pollution.

Saturée de pollution notamment olfactives par le traitement de plus de 2,1 millions m<sup>3</sup> par jour d'eaux usées arrivant de toute la région parisienne à la station d'épuration d'Achères, qui vient d'être classée au niveau de risque SEVESO.

Saturée de pollution par le bruit et les gaz d'échappement des avions, que vos collègues, Monsieur DEBARLE, d'Aéroports de Paris et de la Direction Générale de l'Aviation Civile, s'appliquent depuis les réorganisations du trafic de 1996 et 2002 à déverser sur nos têtes, sans parler des nombreuses routes et autoroutes existantes que d'autres ont évoquées.

De la terre comme du ciel, nous n'en pouvons plus des pollutions et vous voulez encore nous en rajouter en brisant nos villes, notre santé et notre patrimoine. De qui se moque-t-on ?

Monsieur le Président, vous qui êtes pour l'impartialité de cette Commission, comment pouvez-vous accepter que la Chambre de Commerce des Yvelines soit en train de faire une enquête téléphonique pour faire dire manifestement aux gens, avec des questions très insidieuses, qu'ils ont absolument besoin de cette autoroute ? Ce qui n'est absolument pas le cas, et vous le savez bien.

Cette autoroute est essentiellement faite pour faire passer les camions. Plus de 8 000 camions par jour qui iront lamentablement s'enquiller -excusez-moi de l'expression- dans le non moins lamentable bouchon de l'autoroute A13.

La priorité pour la Direction de l'Équipement, Monsieur DEBARLE, avec un peu de bon sens, n'est-elle pas, avant tout nouveau déversement, de régler ces problèmes de bouchons permanents, notamment comme les bouchons de l'A13 ?

De plus, ce projet, Monsieur DEBARLE, est totalement sans envergure. Pire, vous avancez totalement à l'aveuglette. D'un vaste projet de bouclage de Francilienne, vous êtes réduits à un tout petit projet de prolongement d'une vingtaine de kilomètres, qui va s'arrêter sur un mur à Orgeval et par le lequel le bouclage de la Francilienne ne passera probablement jamais. Et vous voulez pour cela défoncer nos villes ? C'est inacceptable.

Tout comme ces camions de Peugeot, dont la Direction n'a même pas eu le courage à Poissy hier soir de venir s'expliquer sur sa politique des transports, comme vous me l'aviez annoncé, Monsieur le Président, à la réunion de Conflans. Quand on a la chance d'être situé dans un site qui offre naturellement la possibilité de transports moins polluants, comme le fluvial et le ferré, ne doit-on pas les utiliser en priorité au lieu de faire appel massivement à un autre moyen de transport très polluant comme le camion ?

Pourquoi Peugeot a-t-il laissé fermer la gare de triage d'Achères au lieu de développer le ferroutage depuis de nombreuses années ? Pourquoi Peugeot n'a-t-il pas développé depuis des années le transport fluvial comme Renault l'a fait ?

Monsieur le Président, nous restons totalement consternés par tous ces moyens beaucoup plus écologistes inutilisés, non-développés et qui pourraient nous apporter à tous une vie meilleure. Tout ceci nous conforte dans notre position de refus de ce prolongement d'autoroute, quelle qu'en soit la couleur. Merci.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur HOUBART. Y a-t-il dans la salle quelqu'un qui voudrait s'exprimer spontanément ?

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

Je me présente, je suis Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. (*huées*). Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, Mesdames et Messieurs les Membres de la dite Commission, (*brouhaha*)... N'essayez pas de me déstabiliser, vous ne faites pas le poids. Si vous ne voulez entendre qu'un point de vue à Saint-Germain, vous en avez le droit.

Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus des environs, j'en vois beaucoup, Chères Coprasiennes, Chers Coprasiens,

*(Une personne dans l'assistance se moque des problèmes d'allocation de M. BLOT).*

ça Monsieur, c'est complètement déplacé, le cheveu est par héritage et je le conserverai jusqu'à la mort et je vous enquiquine !

Mesdames et Messieurs, 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 184.

Avec 17 associations de défense de l'environnement regroupées au sein de notre collectif, 23 000 adhérents et sympathisants dans toute la région, et ce chiffre est aujourd'hui en constante augmentation à l'annonce du Débat Public et après chaque réunion de proximité, nous enregistrons de nouvelles adhésions. Voici quelques exemples : plus de 40 % à Éragny, plus de 49 % à Herblay et plus de 37 % à Conflans. C'est qu'il y a vraiment un problème. Ces chiffres sont déclarés à la Préfecture. (*brouhaha*) Mais si, vous le savez très bien, les administrateurs, la liste est fournie à la Préfecture : 121 administrateurs et administratrices élus chaque année depuis quinze ans durant nos assemblées générales ordinaires. Là encore, ce chiffre progresse puisque nous avons enregistré deux nouveaux comités : l'un à Neuville-sur-Oise et tout dernièrement à Jouy-le-Moutier.

C'est donc aujourd'hui plus de 151 Membres du Conseil d'Administration. Les habitants de Villennes vont d'ailleurs constituer à nouveau un comité. C'est donc douze comités de ville dont :

- pour le Val d'Oise : Pierrelaye, Herblay, Éragny, Neuville et Jouy-le-Moutier,
- pour les Yvelines : Conflans, Maurecourt, Andrésey, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Orgeval, et bientôt Villennes-sur-Seine.

C'est aussi 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. Nous ne disposons que de nos cœurs et de nos convictions pour faire face à des simulateurs de calculs froids. Je voudrais, avant d'aller à la conclusion, tordre le cou à des idées reçues ce soir.

On nous parle de l'intérêt général : vaste débat. Des colloques ont été organisés, et j'y ai participé avec bien d'autres.

Est-ce que les 6 000 morts par an par la pollution automobile, c'est de l'intérêt général ou de l'intérêt privé ?

Est-ce que les 110 000 véhicules qui vont utiliser l'A104 si elle se fait, pour un confort et une sécurité plus grands, comparés aux 200 000 riverains concernés, c'est de l'intérêt général ou de l'intérêt privé ?

En ce qui concerne le chiffre, objet du désaccord, je rappelle quand même que ce chiffre est calculé à partir des données de l'INSEE à 550 mètres de chaque côté de l'axe. Bien évidemment, on ne contestera pas que le tracé rouge est le tracé le plus urbanisé, que cela vous plaise ou pas. Ceci étant dit, je comprends qu'il y ait un désaccord.

Prenez un simple exemple : le village de Maurecourt sera encerclé par l'A104, si elle se fait, avec un échangeur en partie haute pour reprendre la rocade de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, et un échangeur en partie basse du village pour rattraper l'autre route. Or, tous les habitants, qu'ils soient d'Andrésy, de Conflans, de Jouy-le-Moutier, de Vauréal, pour gagner ces échangeurs seront obligés de traverser le village de Maurecourt. Or, ce village a une voirie du Moyen-Âge avec l'impossibilité d'avoir deux sens de circulation et un stationnement. Cela veut dire que la totalité du village de Maurecourt est sacrifiée. Cela vous gêne qu'on le prenne en compte. (*brouhaha*)

Puisque je n'arrive pas à vous convaincre, je vais vous lire un article, et je vous demande de l'écouter avec attention. Je voudrais vous faire état de quelques extraits du verdict de la Cour des Comptes concernant les autoroutes :

Premièrement : « *les conséquences des choix autoroutiers sur l'emploi et l'aménagement du territoire ont été moins favorables que prévues* ».

Deuxièmement : « *les projets autoroutiers semblent répondre plus à des préoccupations de maillage géométrique qu'à une rationalité économique et sociale* ».

Troisièmement : « *les services techniques du Ministère de l'Équipement, incapables de mener seuls toutes les études, ont recours à la sous-traitance* ». Or les bureaux d'études retenus ne sont pas indépendants. Ils sont liés aux sociétés autoroutières ou à l'industrie des travaux publics.

Quatrièmement : « *les observations a posteriori font ressortir que l'impact sur l'environnement est largement sous-estimé par les études préalables* ».

Cinquièmement : « *le lien entre développement économique et autoroute n'a rien d'automatique* ».

Sixièmement : « *les schémas directeurs routiers successifs ne sont pas inscrits dans une politique globale des transports et n'ont été qu'une réponse empirique aux demandes des élus et aux pressions du lobby autoroutier* ».

Septièmement : « *les perspectives de croissance du trafic routier apparaissent difficilement compatibles avec les engagements internationaux de la France en faveur du développement durable* ».

Le constat est navrant, décevant, accablant, sans appel.

*(Applaudissements et brouhaha)*

Vous les aurez, les références, elles sont sur Internet, Monsieur. Travaillez un peu, vous les trouverez.

J'en arrive à ma conclusion. Avant de terminer mon propos, je voudrais vous livrer mon sentiment. J'en suis ce soir, aux côtés du Président du CO.P.R.A. Jean-Pierre DEJOU ici présent, à ma 17<sup>ème</sup> réunion de proximité, sans compter notre participation aux réunions préparatoires aux ateliers thématiques à venir. Je n'ai jamais vu tant d'hypocrisie, tant de faux-culs, tant de contre-vérités, tant de provocations à l'encontre des victimes potentielles que nous sommes.

C'est la première réunion où je vois qu'on a choisi pour nous, y compris au Conseil Municipal de Saint-Germain.

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 chapelle 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... *(brouhaha)*

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

Laissez terminer Monsieur BLOT, s'il vous plaît.

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

Je vous lis la déclaration : « *le Premier Ministre confirme, qu'après s'être entretenu avec Michel ROCARD qui lui a fait part de l'opposition des communes concernées, il a décidé que la solution proposée dans le projet de Schéma Directeur Régional pour le raccordement à l'Ouest de Paris de la Francilienne entre Orgeval et Pierrelaye ne sera pas retenue. Le Ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports organisera très rapidement un Débat Public -on est dedans- pour consulter la population sur plusieurs alternatives.*

*Monsieur BALLADUR, vous m'avez fait part, au nom des populations riveraines et des habitants que vous représentez, de vos préoccupations concernant la future autoroute A184. Après la réunion tenue à Matignon le 23 décembre dernier vous avez publié avec les associations CECA et CO.P.R.A. un communiqué constatant l'accord de l'État sur les bases suivantes : la continuité des décisions antérieures de l'État au sujet de l'A184 est confirmée. En conséquence, la solution initiale envisagée ne verra pas le jour* ». *(brouhaha)*

La suite, Monsieur VILLEMAGNE l'a dite tout à l'heure, et je vais la relire : « *toute solution nouvelle ne pourrait être que substantiellement différente géographiquement et/ou techniquement* ». On l'attend.

C'était pour répondre aux attaques de la salle. Je continue maintenant.

Le bon sens voudrait qu'on retienne le tracé qui touche le moins possible, en premier, les populations. Car en Île-de-France, il est impossible de ne trouver aucun habitant sur un tracé. Mais si les habitants sont à proximité, étant tellement moins nombreux, ils peuvent et 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 mettent leur orgueil et leur mauvaise foi dans leur poche et leur mouchoir par-dessus ?

*(Applaudissements, huées)*

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

Merci Monsieur BLOT. Monsieur le Maire de Poissy, nous vous écoutons.

**M. JACQUES MASDEU-ARUS**, DEPUTE MAIRE DE POISSY :

Mesdames, Messieurs, chers collègues Députés, Maires, Conseillers Régionaux, Conseillers Généraux, tout simplement je suis ici ce soir pour prouver ma solidarité avec l'ensemble des Maires de cette région qui quand même, entre Poissy et Saint-Germain, représentent le plus grand nombre de populations, et pour être à leurs côtés pour le tracé rouge puisque moi-même, comme vous le savez tous ici, je suis pour le tracé rouge.

*(Applaudissements)*

Pourquoi pour le tracé rouge ? Tout simplement parce que c'est le contournement de Poissy, et que Poissy, et Dieu sait que de nombreux Saint-Germanoïses connaissent bien Poissy et sa Collégiale, est asphyxiée, ce qui se voit parfaitement quand on se présente à la Collégiale. Cela n'est pas d'aujourd'hui, mais depuis de nombreuses années.

Également pour soutenir toutes celles et tous ceux... *(brouhaha)*

C'est ce qui fait vivre beaucoup de monde, Madame, Peugeot, vous en avez plein la bouche, je sais, depuis plusieurs débats, mais cela nourrit des milliers de personnes, des enfants, des femmes et des hommes de ce pays, et le jour où vous n'aurez plus Peugeot dans la région, quand il n'y aura plus Flins, Renault, croyez-moi, notre vallée de Seine, et Saint-Germain et ses environs auront beaucoup de misère et beaucoup de problèmes sociaux.

*(Applaudissements)*

La problématique de Saint-Germain, c'est aussi la RN184 et ses embouteillages. Quand on l'emprunte pour rentrer, on débouche pratiquement dans le Château de Saint-Germain. Est-ce vraiment une solution pour un trafic de l'extérieur, un trafic de passage ? Bien sûr, certains voudraient voir à nouveau un tracé d'autoroute dans la Forêt de Saint-Germain, et je dirais qu'elle a déjà beaucoup souffert avec la tempête ces derniers temps, et qu'il faut la réhabiliter plutôt qu'à nouveau l'ouvrir pour faire passer des voitures.

Et les tracés, qu'il soit bleu ou qu'il soit noir, mais surtout le tracé bleu, qui avait déjà été envisagé en 1987 mais repoussé puisqu'il passait le long d'un ensemble d'immeubles privés et d'immeubles sociaux le long de l'avenue Fernand Lefebvre, ne sont pas possibles, car ils touchent plusieurs milliers de personnes à un seul endroit. Ils seraient sous les fenêtres de ces habitants de Poissy.

Je demande à ceux qui sont contre : regardez bien la quantité d'habitants -on me dit sur l'ensemble du parcours- mais comptez seulement les habitants qui seront soulagés par le trafic du tracé rouge. Que ce soit par Saint-Germain pour le trafic poids lourds, que ce soit pour les voitures particulières, cela dépasse très largement, quand on parle du tracé rouge, je vais dire qu'à partir de Conflans, Maurecourt, Chanteloup, Andrésy et ensuite Poissy, qui représente à lui seul le maximum d'habitants dans le blocage du Pont de Poissy, 40 000 véhicules par jour. Sur la place de l'Europe, 30 000 voitures par jour. Sur le CD30, 30 000 voitures par jour et sur la route du Bon Roi Saint-Louis pour rejoindre l'A13 et l'A14, également 30 000 véhicules.

Je crois que les chiffres parlent, et il faut savoir garder raison. Je suis pour protéger tous les habitants et comme le Maire de Saint-Germain, Michel PERICARD, nous nous sommes battus, ensemble, pour l'A14. J'engage tous les détracteurs ou ceux qui ne connaissent pas l'A14 à constater ce qui passe par des couvertures ou des abaissements de talus de 9 mètres de haut : les maisons se trouvent à 35 mètres du bord de l'A14 et on ne l'entend absolument pas. En plus, pour vous Saint-Germainois qui connaissez bien l'A13, les habitants qui étaient riverains de l'A13 n'entendent plus non plus la circulation, même de l'A13, grâce au talus et à l'enterrement non-couvert de l'autoroute A14.

Quant à la pollution, Monsieur, quand une voiture roule, elle produit beaucoup moins de pollution que quand elle est tout le temps à l'arrêt. Si Paris aujourd'hui est asphyxiée, on le doit aussi au Maire de Paris parce que toutes les voitures roulent au pas, alors qu'avant elles roulaient en moyenne à 30 ou 40 kilomètres/heure. Ce sont les embouteillages qui font la pollution, prenez les relevés et les calculs.

Aujourd'hui, vous savez que nous sommes le pays d'Europe où il y a le plus de véhicules à moteur diesel et que ces moteurs aujourd'hui sont ceux qui protègent la couche d'ozone.

*(Observation)*

Monsieur, qu'avez-vous comme voiture ? Une ou deux dans votre ménage ? (Plusieurs Peugeot).

C'est parfait. Donc vous n'avez pas besoin d'autoroute ou de route pour circuler. Peut-être restez-vous chez vous ? Vous ne travaillez pas, vous ne vous déplacez pas, sauf pour les week-ends peut-être ? Pensez à ceux et à celles qui travaillent, et croyez-moi, le tracé rouge est le seul tracé qui désenclave Saint-Germain et Poissy.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur le Maire. Il y avait une demande d'intervention ici. Monsieur, vous avez la parole.

**M. DANIEL ALLO, PRESIDENT DU COLLECTIF GRANDE CEINTURE :**

Je suis Président du Collectif Grande Ceinture qui réunit 14 Associations. Je vais vous passer la longue litanie des villes, des représentants etc. Pardon, je ne vous ai point salués, Messieurs les Élus, c'est une grosse faute.

J'ai été surpris et réjoui, ce soir. Réjoui d'entendre absolument tout le monde supporter la solution du train de Achères vers Saint-Cyr. Merci, parce que c'est vraiment une solution que nous poussons et que nous avons étayée depuis cinq ans.

Merci aussi à tous les Élus parce que finalement, le savez-vous, c'est le seul programme qui ait fait l'unanimité des Députés, Sénateurs, Présidents de Région et Présidents du Conseil Général. Donc merci à tous.

Le projet n'était pas un projet comme cela qui avait un peu de cosmétique. Non, il répond à un vrai besoin. Or ces besoins, on les retrouve exactement, ce soir. Quels sont-ils ? Un transport de banlieue à banlieue, car entre Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines qui, faut-il le rappeler, sont quand même des bassins d'emplois, le travail ne pollue pas. Il faut y aller.

Deuxième point : c'est un transport écologique, notamment avec le tram-train, nous l'avons bien vu.

Troisième point : n'oublions pas que toutes ces collectivités locales attendent une chose : c'est de rapprocher les entreprises des villes qui sont pour l'instant des villes-dortoirs. Il ne faut pas faire l'inverse.

Pour toutes ces raisons, nous avons soutenu le projet collectif. Pour toutes ces raisons aussi, Monsieur HUCHON, Président du Conseil Régional, et Monsieur Serge MÉRY, Vice-Président Transports du Conseil Régional, ont dit : «  *votre projet est absolument formidable* ». Il faut aussi dire que Monsieur Pierre BEDIER, qui est un peu plus réticent mais ne demande qu'à être convaincu, l'a soutenu aussi.

Or qu'est-ce que j'entends aujourd'hui ? Vous avez lu dans la presse, et nous allons en avoir confirmation ce mois-ci, que tous les chaleureux soutiens que nous avons eus de la part du Conseil Régional tombent. Il n'y aura pas de financements. C'est un choix clair. C'est-à-dire qu'à l'Ouest, nous n'avons pas le droit d'avoir des transports en commun, apparemment. Parce que toute manifestation d'ordre politique, et on nous l'a dit, et avec des priorités, doit se retrouver dans un budget. Dans le budget pour la Grande Ceinture Ouest, j'ai vu zéro. Pour moi, cela est significatif.

Pour en revenir au débat de ce soir, je voulais simplement apporter cette précision, parce que si nous n'avons pas de train, or il se confirme que nous n'aurons pas ce tram-train qui cabotait, qui passait par la Forêt de Saint-Germain et qui ne gênait personne, tout simplement parce qu'il était près des gens, il desservait des collèges, il permettait une expansion. Si nous ne l'avons pas, on va continuer comme aujourd'hui : les 6 000, 7 000, 8 000 camions vont continuer à se déverser, c'est évident.

Faut-il donc laisser l'ouest parisien sans aucune possibilité de développement de transport routier ? Bien évidemment, non. C'est pour cela que nous en avons largement débattu au niveau du Collectif mais que nous soutenons ce projet parce qu'il est absolument indispensable pour le développement des communes de notre région.

Ceci n'a rien à voir, et là je peux répondre à tous les débats concernant le tram-train car j'en suis un partisan convaincu, mais il faut aussi être réaliste. Si nous voulons pouvoir nous déplacer, aller vers des emplois : il nous faut une autoroute. Et qu'on ne vienne pas me dire, parce que j'ai vécu dans d'autres pays, qu'il y aura de la pollution, ceci ou cela. Un véhicule à l'arrêt -et je reprendrai les propos qui ont été tenus- pollue beaucoup plus que lorsqu'il roule à 60 ou 70 kilomètres/heure. La preuve, je l'ai évoqué avec Monsieur DELANOË puisque je lui ai posé une question écrite : « *pourquoi avez-vous stoppé une certaine mesure de AIRPARIF ?* » C'est simplement parce qu'il était effrayé de ces mesures. Donc, on cache le thermomètre, ce qui est quand même plus facile. Quand le périphérique est saturé, il y a plus de pollution que quand les gens roulent à 50 ou 60 kilomètres/heure.

Je voulais simplement apporter ces précisions. Merci, Monsieur le Président de m'en avoir donné l'occasion.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur. Madame, vous avez la parole.

**MME ROUQUETTE**, HABITANTE DE CHANTELOUP :

Je voulais simplement faire un constat. Je suis très étonnée : j'ai suivi quelques réunions, qui commencent à être nombreuses, et je suis choquée de ce que je vois ici, tant par les panneaux « un seul tracé, le rouge, sauvant la forêt », que par le comportement des personnes qui habitent Saint-Germain. Pas une seule fois dans les autres réunions, il y a eu des gens qui disaient : « on veut un tracé bleu », « on veut un tracé noir » ou un tracé X ou Y, seulement ici « on veut un tracé rouge ».

Je suis aussi choquée par la personne dont j'ai oublié le nom, qui voulait le tracé rouge mais qui ne voulait pas du tracé ferré parce que le train passait à 300 mètres de côté, mais qui n'avait rien à faire de l'autoroute qui passe à 300 mètres des habitants et encore une fois, pour terminer, je suis choquée qu'on fasse passer la forêt avant les habitants, avant les enfants et avant les écoles.

*(Applaudissements)*

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

Merci Madame. Monsieur RENARD, vous avez été bâillonné hier soir, mais votre cravate est bien en place ce soir.

**M. PIERRE-ÉMILE RENARD**, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION DES AMIS DE LA FORET DE SAINT-GERMAIN ET DE MARLY :

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

Je voudrais tout d'abord savoir qui parmi vous est ennemi de la forêt.

Je voudrais me présenter. J'ai été perturbé, je puis le dire, mais bien moins que dans d'autres lieux, Madame, à Chanteloup, par exemple. Je suis Pierre-Émile RENARD, Président des Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly.

Je voudrais savoir qui parmi vous veut que cette Forêt de Saint-Germain ou celle de Marly soient transformées, comme cela a été dit, mais je l'avais déjà dit ailleurs, en Bois de Boulogne ou en Bois de Vincennes. Personne.

Il est très difficile évidemment de parler après une quinzaine de personnes, dont beaucoup ont défendu la Forêt, et je les en remercie. De toute façon, 83 % des Franciliens aiment la Forêt et veulent que ce patrimoine, qui appartient à tous, et je réponds, Madame : n'opposons pas l'Homme à la Forêt. J'avais entendu au début du discours : « l'Homme à l'Arbre ». On a enfin fait des progrès, parce que enfin on parle de la Forêt.

Je vais vous donner un exemple : les gens qui luttent contre la mucoviscidose, qu'ont-ils choisi comme manifestation ? Les Virades de l'Espoir. Où les placent-ils ? Dans les Forêts de Saint-Germain et de Marly, car c'est là qu'ils veulent trouver le symbole, le poumon, la respiration, c'est là qu'ils les recherchent.

Nous voulons la défendre pour vous. Ce n'est pas un combat que l'on mène depuis aujourd'hui. L'association a été fondée en 1977 et a rapidement été reconnue d'Intérêt Intercommunal. Cette association a eu à œuvrer dans la filière de Michel PERICARD pour défendre cette Forêt contre le projet Attila. Vous savez tous que le projet Attila était la fameuse Route Royale qui devait aller de Paris en Forêt de Saint-Germain, c'est vieux de quatre siècles, je sais que cela dépasse beaucoup d'entre vous, mais en l'occurrence il y avait aussi à défendre un patrimoine. Il n'appartient pas à la ville de Saint-Germain, il appartient à tous, mais il est défendu par la ville de Saint-Germain et il est défendu par les Amis de la Forêt.

Cette Forêt, on vous l'a dit, est fréquentée chaque année par environ 3 millions de visiteurs. Ce ne sont bien évidemment pas les Saint-Germainois, les Pisciacais, les Mansonniens ou autres riverains de la Forêt qui constituent ce capital de visite. Il s'agit des Parisiens, qui viennent par les moyens de transports en commun, parce que c'est la forêt la plus proche, la plus facilement atteignable par eux. Il ne s'agit donc pas d'opposer non plus les transports en commun.

On parlait tout à l'heure du tracé du train qui irait de Cergy à Saint-Quentin ou Versailles en traversant la Forêt : vous n'entendrez pas les Amis de la Forêt se battre contre le train. Ils demanderont des aménagements pour que ce ne soit pas quelque chose qui coupe totalement la Forêt, donc il faudra faire des ponts suffisamment larges pour que tout le monde puisse passer en souplesse, mais on ne sera pas contre la réalisation du train.

L'Ami de la Forêt est quelqu'un qui travaille pour vous tous. C'est cela l'intérêt général, et ce n'est pas la collection de 10 000 intérêts particuliers qui font l'intérêt général.

Je voulais aussi vous dire que je tenais à rectifier un faux slogan : ce n'est pas l'Homme qu'il faut opposer à la Forêt. Notre association a rejoint PROFILE car depuis l'an 2000, on s'est aperçu que la réalisation de la soi-disant sécurisation de la RN184, c'était en fait la pseudo autoroute A104 qui se dessinait, et quand les Verts disent : « ne faisons rien », c'est très simple, ils veulent le tracé noir, et rien d'autre. Car le tracé noir sera à ce moment-là réalisé parce que, nous expliquera-t-on, il faudra faciliter l'écoulement de la circulation et on tombera dans un autre mur, qui est celui de la RN13.

La seule différence est que, de part et d'autre de la forêt, il n'y aura pas bien sûr de merlons pour protéger les riverains et surtout, les gens de Conflans, d'Éragny et de Saint-Ouen-l'Aumône continueront à souffrir de toute la pollution venant de la RN184. Ce tracé noir, c'est le tracé de la honte.

Je vais parler un peu des autres tracés pour revenir après au bleu. Le violet, c'est le tracé périphérique, c'est le tracé excentrique, c'est le tracé centripète et il ne sert à rien dans notre problématique d'aujourd'hui. Il est prévu pour un autre trajet, le C13-F13 qui est autre chose et on confond tout quand on veut le faire, mais il n'a pas été fait par le représentant de l'État de sa simple bonne volonté. C'est parce qu'on lui a imposé, on lui a dit : « il faut envoyer cela dans les choux », et on a envoyé cela dans les choux par rapport à ce qui était le bon tracé.

Le tracé vert est celui que j'appellerais « travesti ». Pourquoi ? Parce qu'en fait, il utilise le noir, il utilise le rouge, là tout le monde est d'accord pour dire que c'est mauvais, chacun de son côté, on trouvera le CO.P.R.A. pour dire que le rouge est mauvais, le noir étant mauvais, je pense, pour tout le monde, et au milieu il y a le vert.

Le vert, Achères n'en veut pas, sachant que c'est quelque chose qui va l'endommager à tous points de vue. De toute façon, le seul intérêt du vert est le pont sur la Seine. Or ce pont sera réalisé par le Département pour ce qu'il doit être, c'est-à-dire permettre le passage des véhicules de Peugeot pour aller rejoindre l'autoroute sur le tracé rouge, en complément.

*(Applaudissements)*

Venons-en au tracé bleu. C'est celui, bien évidemment, que le CO.P.R.A. ne désigne pas, disant : « voyons quelque chose du côté Sud-Est ». Je ne m'étalerai pas sur le problème du passage lointain par rapport à ce qu'il est censé desservir dans le Val d'Oise, je prendrai simplement une comparaison anatomique : quand on veut faire l'alimentation d'un organe, on met l'artère au plus près de l'organe. Si vous le mettez à 2 kilomètres, vous alimentez mal cet organe et vous êtes obligés de faire des trafics induits, perpendiculaires à l'artère, et c'est mauvais.

Quand le tracé vert arrive dans la forêt, là c'est beaucoup plus traître. Car, si vous préférez, quand on parle du rouge, comme il a été étudié depuis 15 ans, on a des études techniques très poussées qui nous permettent de savoir qu'il y a à lutter pour l'améliorer. On a parlé de Maurecourt : nous demandons que l'échangeur de Maurecourt soit supprimé, comme cela il n'y aura plus de problèmes avec la circulation induite dans Maurecourt. On pourrait entrer dans les détails, je vous dis qu'il y a des améliorations à apporter. Toujours est-il que l'on a quelque chose de technique.

Par rapport au bleu, on découvre les éléments au fil du débat. Il faut aller chercher très loin d'abord pour savoir qu'il y a deux échangeurs. Maintenant on en parle nettement, mais au départ il a fallu faire découvrir qu'il y a deux échangeurs. Nous avons refusé l'échangeur dans la forêt il y a 15 ans. Nous le refuserons toujours. Donc l'échangeur sur la RD308 : non !

*(Applaudissements)*

En plus, à la sortie, on nous parle d'un nouvel échangeur. Celui-là est tragique, parce que nous nous sommes battus, nous, Amis de la Forêt, il y a 15 ans -j'y étais- aux côtés des Pisciacais, parce qu'on n'est pas égoïstes, on aime les populations, et on a obtenu pour eux

un épais merlon qui les protégeait, ainsi que la Colomberie, Les Poiriers et tout le secteur nord de Poissy. Bien sûr, il y a quelques privilégiés dans l'île de Migneaux qui trouvent eux qu'avec un viaduc, qu'avec un tunnel, c'est beaucoup moins protégé que d'avoir un échangeur à 50 mètres sous les fenêtres comme on nous le promet avec le tracé bleu.

En plus, il fait sauter tout un ensemble de réservoirs pour capter l'eau de l'A14 -tout cela est à revoir- mais le plus grave n'est pas là. Je viens d'apprendre ce soir que pour pouvoir passer en tunnel, il fallait deux fois la hauteur de ce tunnel, c'est-à-dire 15 mètres, donc 30 mètres. Or je connais les altitudes : le chemin de fer à la sortie de la gare de Poissy-Grande Ceinture est à 40 mètres d'altitude, et 700 mètres plus loin, il faut qu'on soit à 70 mètres d'altitude pour être dans la plaine au niveau de l'échangeur. Il y a entre les deux 700 mètres. Je ne sais pas si vous voyez le dénivelé, mais je crois qu'il y aura un problème technique. C'est pour cela que nous ne croyons pas du tout, contrairement à ce qui est dit aujourd'hui, que cela sera en tunnel. Pour le même argument, qui a été du reste prouvé il y a quinze ans, on a dit qu'il n'était pas question de faire 4 kilomètres de tunnel pour éviter la forêt et qu'il n'y en aurait que 2 kilomètres. Non, ce que je dis n'est pas ridicule, c'est un fait. On n'aura plus de raison d'avoir un tunnel, on aura une tranchée couverte.

Je voudrais aborder un dernier point. Vous savez, c'est très facile de parler ce soir, parce que ce que vous ne savez pas, c'est que quand on va chez nos amis du CO.P.R.A., ils ont un sens du dialogue absolument fabuleux et ils nous empêchent de parler. J'ai été obligé hier de me bâillonner pour leur montrer quel était l'effet de leur attitude. Car on a fait des commentaires à Monsieur BLOT ici présent, mais cela n'a rien à voir avec les blocages de paroles qu'il a fait ailleurs. (*brouhaha*) Dites-nous que c'est faux. Vous nous avez empêchés de parler et vous empêchez de parler les gens qui ne sont pas comme moi, qui n'ai pas peur de vous, donc les gens qui sont modérés ne peuvent pas parler. (*brouhaha*)

J'aborde donc le dernier point qui est que, Monsieur le Maire d'Orgeval ici présent le sait, nous aboutissons en plein dans un mur quand nous arrivons à Orgeval. Selon la DRE, la solution est d'élargir l'A13, bien évidemment. En tant que Président des Amis de la Forêt de Saint-Germain et de Marly, je déclare que nous ne pouvons pas accepter cette continuation, cette perpétuation du crime qui a été commis dans les années 30. Je vous propose ce qu'il faudrait faire.

Premièrement : il faut, dans l'emprise aujourd'hui disponible, mettre des merlons pour protéger les promeneurs de la Forêt de Marly, et en même temps protéger le Directeur d'Équipement des Yvelines. Pourquoi ? Vous ne le savez peut-être pas, mais la Directrice de la DDE des Yvelines a été mise en examen suite à la chute des arbres sur l'autoroute A13, ce qui se produit régulièrement. Il faut quand même réaliser qu'il y a une question de responsabilité et qu'il faut arrêter de faire passer des autoroutes dans des endroits qui sont dangereux pour les voitures, sans prendre de mesures de protection. Cette mesure de protection, elle est là : mettez des merlons paysagés mais pas forestiers, pour protéger les riverains que sont les promeneurs.

Deuxièmement : il faut faire déboucher ce prolongement. Il n'est pas suffisant, il faut qu'il aille jusqu'au bouclage. Le bouclage, ce n'est pas de reprendre de toute façon l'A13 et l'A12. Nous avons suffisamment vu que dans l'Est parisien il y avait des embouteillages à partir du moment où les pénétrantes et les rocade se chevauchaient. Il faut donc arrêter avec cela. Il faut creuser un tunnel à la sortie du rond-point d'Orgeval pour aller rejoindre le Plateau des Alouettes, prendre le CD30 et aller ensuite sur Saint-Quentin qui est l'objectif.

Je conclurai en vous disant maintenant, Mesdames, Messieurs, oeuvrez tous pour une chose, celle que nous avons lancée, il y a trois ans, en avril 2003, qui est l'Association de protection pour la Forêt de Saint-Germain et de Marly. Le maire de Saint-Germain, maintenant a fait la demande officielle, et nous pensons que nous l'obtiendrons et qu'on ne reparlera plus d'accroissement des autoroutes dans les forêts.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur RENARD. J'aimerais qu'on entende maintenant Monsieur Maurice SOLIGNAC, Maire Adjoint de Saint-Germain.

**M. MAURICE SOLIGNAC, CONSEILLER GENERAL DES YVELINES, MAIRE ADJOINT DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE :**

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, Messieurs les Parlementaires, mes chers collègues, vous tous chers amis, ce Débat Public sur le prolongement de la Francilienne a été organisé à partir d'une proposition de cinq tracés différents, chacun défini par une couleur et avec des objectifs fixés par l'État. Quels sont ces objectifs ?

Il s'agit certes de desservir les zones économiques -d'autres intervenants viennent d'en parler- je n'insisterai donc pas. Le but recherché est aussi, et même surtout, d'améliorer la sécurité routière et de décharger la voirie existante. La réalisation de ce projet doit permettre une reconquête des voies locales au profit d'autres modes de déplacement avec une diminution du bruit et de la pollution.

Je souhaite tout de suite faire abstraction du tracé violet, celui qui traverse le Vexin, car il ne correspond pas aux objectifs fixés, en raison notamment de son fort éloignement par rapport à la zone d'étude.

Il reste quatre tracés et je dois vous dire que je suis particulièrement concerné par ces quatre tracés soumis au Débat Public puisque trois d'entre eux passent pas mon canton de Saint-Germain-en-Laye Nord et Achères. Voyons ces tracés et leurs conséquences.

Avant tout, je tiens surtout à rappeler qu'en l'absence de l'A104 le trafic routier s'écoule actuellement sur la RN184 qui, à Saint-Germain-en-Laye, prend le nom de rue Albert Priolet, et qu'il est de notre devoir de penser aux riverains de cette rue qui n'attendent qu'une chose : que l'A104 les débarrasse d'une partie du trafic ahurissant qu'ils subissent jour après jour.

N'oublions pas que pour eux, l'autoroute n'est pas à une distance de 500 mètres, mais que se sont environ 30 000 pots d'échappement que subissent quotidiennement les riverains à 2,50 mètres de leurs portes. Les nuisances et les problèmes de santé sont leur lot quotidien. Ce n'est pas là une éventualité, c'est la réalité. Il faut donc que nous prenions conscience que pour eux, ne rien faire serait la pire des choses.

Regardons ces trois tracés en commençant par le noir, le bien nommé, car c'est celui qui obscurcit l'avenir de la Forêt de Saint-Germain-en-Laye, seul vrai poumon de la Région Île-de-France à proximité de Paris par son étendue, la diversité de ses essences et la richesse de sa faune et de sa flore. Il existe déjà un projet dangereux pour notre forêt, mais qui ne figure pas dans les plans qui nous ont été remis car il était encore méconnu lors de la

rédaction de l'étude, c'est celui de la liaison ferroviaire Paris-Normandie via Mantes, dont l'axe croisera celui du tracé noir, tronçonnant ainsi la forêt en parcelles sans avenir car devenues trop petites et promises alors à la dégénérescence.

Quant au tracé vert, sur sa partie centrale, son impact sur Achères est immédiat au vu de la coupure créée par cette autoroute urbaine. Ce tracé emprunte le futur Pont d'Achères au-dessus de la Seine alors que celui-ci n'est conçu que comme un délestage de la voirie de proximité en continuité avec le Pont de Triel. Le tracé vert passe à côté du Groupe Scolaire Louis Juvet, il longe l'Ecole et la Crèche Célestin Fresnay, il continue le long de l'Ecole Henri Wallon. Il anéantit les projets de zones d'activité. Il vient à proximité immédiate de l'emplacement que nous venons de prévoir pour l'implantation du second collège tant désiré. Il se termine dans la plaine d'Achères, en opposition avec les prescriptions de l'État en matière de plan de protection contre les risques d'inondation.

Quant au tracé bleu, dans sa partie centrale, il réunit les inconvénients des deux précédents puisqu'il vient lui aussi, tout d'abord à proximité immédiate des zones d'habitation d'Achères, mais cette fois sur le côté Est. Ensuite il traverse la Forêt de Saint-Germain comme le tracé noir.

Oserais-je ajouter que ce tracé porte atteinte aux ressources pour l'alimentation en eau potable de la ville d'Achères, sachant que la qualité de l'eau dans les nappes situées à faible profondeur est très exposée ? Oserais-je ajouter que ce tracé de 6,5 kilomètres à travers notre forêt est un vrai projet Attila ? Car non seulement sur son emplacement rien ne repoussera, mais surtout parce qu'il fixe définitivement des délaissés de forêt, des bandes de terrain que n'auront que l'extinction pour avenir.

Alors il est temps de revenir à l'objectif fixé, celui de l'efficacité et de l'intérêt général, et c'est le tracé rouge.

*(Applaudissements)*

Toutefois, il est regrettable que des constructions aient été autorisées le long de ce tracé, et même si son intégration dans l'environnement est la plus aboutie, il peut et il doit recevoir encore de nouvelles améliorations.

Pour conclure, quel que soit le tracé qui sera choisi, il conviendra de tenir compte des zones d'habitation présentes pour préserver la qualité de vie. Les nuisances que connaissent les riverains de la rue Priolet ne doivent plus se reproduire ailleurs, même de manière moindre.

Au cours de ces différentes réunions, j'ai beaucoup entendu de paroles, des arguments, de l'information certes, mais surtout beaucoup de généralités et trop souvent même des banalités, car certains ne veulent pas se prononcer clairement. A ceux-là, qui soi-disant veulent prendre de la hauteur, je répondrais que plus on voit les choses de loin, plus on a du mal à voir les choses avec justesse.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur SOLIGNAC. Madame DUMONT, vous avez la parole.

**MME MONIQUE DUMONT**, PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION ENSEMBLE POUR L'ENVIRONNEMENT DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE ET DE SA REGION :

Bonjour, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la CPDP, Monsieur DEBARLE, Maître d'Ouvrage, Monsieur le Maire de Saint-Germain, Messieurs et Mesdames les Parlementaires, Messieurs et Mesdames les Élus, Mesdames et Messieurs.

Merci pour l'organisation de cette soirée et merci à tous les présents pour être venus si nombreux pour défendre votre environnement. Je suis une ancienne élue de la ville de Saint-Germain, membre fondateur et aujourd'hui Présidente de l'Association EPESG, créée il y a plus de 16 ans par Michel PERICARD.

Notre association a un intérêt à agir dans ce débat, du fait, premièrement, d'une expérience similaire. Nous avons combattu, j'ai été à la tête de ce combat, pour une meilleure insertion de l'A14. Le combat a permis d'obtenir des améliorations pour un projet mal conçu. Mais mal concevoir et corriger coûte bien plus cher.

Aussi j'apprécie, Monsieur le Président, ce débat qui devrait permettre à l'État, en principe, de faire un meilleur projet. Nous avons intérêt à agir pour l'amélioration de l'environnement urbain forestier, pour le cadre et la qualité de la vie, à agir pour une bonne insertion dans l'environnement des infrastructures, protéger l'environnement de Saint-Germain-en-Laye et de sa région, sauvegarder les massifs forestiers, la qualité de l'air, ceci pour le bien des hommes et défendre les intérêts de la région, de ses visiteurs dans ses domaines, c'est-à-dire de tous, la forêt appartient à tous.

Nous ne devrions pas en être là. Ce projet dure depuis quarante ans. Le moment venu, certains devront d'ailleurs expliquer leur inaction.

Nous ne sommes pas pour le « tout autoroute ».

Selon les élus, il y a déjà plusieurs années que ce tronçon aurait dû être terminé mais alors il aurait fallu être plus exigeant pour limiter les constructions tout le long du tracé retenu à l'époque selon la décision ministérielle du 27 janvier 1997 (le tracé rive-droite dit aussi tracé rouge).

Si ce tronçon de l'A104 doit se faire, nous souhaiterions que dans ce débat apparaisse la suite. Puisqu'il s'agit d'aller jusqu'à St-Quentin, nous ne comprenons pas comment on peut se contenter encore aujourd'hui de ne pas avoir de réponse entre Orgeval et St-Quentin.

Si cette A104 doit se continuer, il faut dès à présent prévoir la suite du tracé, réserver les terrains de façon suffisamment large pour pouvoir faire le projet en protégeant mieux les futurs riverains. On accuse les associations de protection de l'environnement de bloquer tous les projets, mais il faut prévoir les tracés et alors empêcher les Maires, l'administration de donner des permis de construire le long des projets des tracés des infrastructures.

Alors que cette même Francilienne chemine à l'Est à environ 40 kilomètres de la capitale, on trouve tout à fait normal après ce grand zigzag du côté Ouest, que cette super-rocade, théoriquement concentrique, se retrouve brusquement à Rocquencourt, à seulement 15 kilomètres de Paris. C'est aberrant.

Ce nouveau tronçon, qui semblerait être à péage, débouchant sur ce qu'il faut bien appeler une déviation permanente, ne peut être qualifiée de bouclage. Il faudrait, si cette A104 se

prolonge, prévoir au-delà d'Orgeval, sinon il faudra doubler l'A13 et alors qu'en sera-t-il de la Forêt de Mareil-Marly ?

Quatrième point : nous savons que ce n'est pas le lieu pour parler des transports en commun. Cependant, l'A104 ne doit pas faire oublier le développement des transports en commun, et en particulier le prolongement de la ligne Grande Ceinture pour relier Cergy à Versailles puis Massy. Jamais Michel PERICARD n'aurait souhaité pas ce petit tronçon qui ne sert à rien.

*(Applaudissements)*

Un projet autoroutier devrait toujours être envisagé en coordination avec les transports en commun, les transports fluviaux et les autres alternatives.

Cinquième point : lorsque l'on étudie les projets, on peut s'apercevoir que certaines études ne sont pas suffisamment approfondies. Certains tracés semblent à peine étudiés, par exemple, le coût du tracé bleu nous semble vraiment sous-estimé. Il sera si cher que l'on risque de ne jamais le réaliser.

Il serait aussi nécessaire, et là je donne raison aux populations concernées, de faire peut-être d'autres études de pollution de l'air et de pollution phonique afin de déterminer avec rigueur les incidences pour les habitants qui sont le long des tracés. La pollution atmosphérique ainsi que le bruit générés par le trafic automobile le long des grands axes routiers ont un impact important sur la santé humaine, que ce soit chez l'adulte ou l'enfant. De nouvelles expertises avec des sociétés indépendantes sont réclamées par les riverains. Donnons-leur la possibilité de le faire, que cela soit fait.

Le choix de différents points de mesure n'est pas du tout non plus anodin. Aussi, que les points de mesure soient définis en concertation avec les communes et nous comptons sur le Président de la CPDP, en qui nous avons toute confiance, pour que ces expertises demandées soient accordées et que de nouveaux points de mesure soient choisis, aussi bien pour la pollution de l'air que pour les pollutions sonores.

Sixième point : « *l'autoroute ne crée jamais d'emplois, elle ne fait que les déplacer* », a-t-il été dit dans une réunion précédente. Mais si une autoroute est créée, il faut qu'elle relie les pôles d'activité, sinon elle est inutile.

Si l'A104 doit être faite, le tracé rive-droite, ou tracé rouge, semble le plus adapté car reliant les pôles d'activité, mais ce tracé doit encore être amélioré, avec peut-être plus de tunnels, de tranchées couvertes ou de merlons pour une meilleure insertion dans le tissu urbain, tenant compte des résultats des futures analyses demandées.

Il faut bien sûr protéger la forêt, poumon vert de tous les Franciliens. On n'oppose pas les hommes aux arbres ni à la forêt. La forêt est notre patrimoine à tous, c'est le patrimoine de nos enfants, nous n'en sommes que des gérants. Soyons donc de bons gérants, pour l'avenir de nos enfants. Nous attendons le classement de la Forêt, que nous avons été les premiers à demander en janvier 2002.

Après cette consultation, organisée avec tant de soin, j'espère qu'il y aura une décision. Si cette décision était de faire l'A104 jusqu'à Orgeval, nous espérons qu'un tracé pour la continuer sera étudié et les terres gelées. Je vous remercie pour votre attention.

*(Applaudissements)*

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

Merci Madame. J'aimerais entendre, s'il est encore là, Monsieur Pierre COUTURIER.

**M. PIERRE COUTURIER**, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION SYNDICALE LIBRE DU DOMAINE DE LA COLOMBERIE :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Élus, Mesdames et Messieurs, nous vous remercions de bien vouloir nous donner la parole ce soir.

Le Domaine de la Colomberie se situe à Poissy, au Sud-Ouest de la Forêt de Saint-Germain, et est riverain de l'A14.

Je voudrais apporter ici deux témoignages et un souhait. Le premier est un témoignage de lecture. Nous roulons tous les jours pour nos besoins professionnels et personnels. Nous avons à accompagner des personnes à la gare, aux différentes activités culturelles et sportives. Nous connaissons bien ces difficultés journalières. Nous pensons aux riverains qui sont obligés de subir nos stationnements en pleine chaussée car nous sommes bloqués dans des embouteillages en compagnie de très gros poids lourds qui nous impressionnent.

Dans la zone étudiée, il y a aujourd'hui 4 millions de déplacements par jour, dont 70 % en interne, 60 % en voiture particulière. Avec ces chiffres en tête, je vous invite à vous reporter à la page 20 du texte qui vous a été distribué à l'entrée. Nous y voyons :

- + 94 % sur l'A14, si l'A104 n'est pas construite
- + 25 % sur l'A13
- + 50 % sur la RN184 à Conflans
- + 45 % sur RD190 dans la boucle de Chanteloup
- + 17 % sur la RD30 à Poissy au niveau de la Collégiale

Je vous laisse imaginer les conséquences de telles augmentations de trafic sur la vie des riverains.

Un deuxième témoignage, que nous avons tous vécu : au cours de ces trente dernières années, nous avons pu constater que le même phénomène s'est reproduit trois fois. Je veux parler du bouclage du périphérique de la ville de Paris qui s'est achevé par le tronçon Ouest de la Paris entre la Porte de Saint-Cloud et la Porte Dauphine. Ce tronçon à peine ouvert, nous avons pu constater que la grosse majorité des véhicules qui roulaient sur les boulevards des Maréchaux ont emprunté le Périphérique. Les riverains de ces boulevards ont ainsi pu souffler, retrouver leur quartier et ne plus trembler avant de traverser la rue. Nous avons tous vécu cela.

Le bouclage de l'A86 se termine lui aussi par sa partie ouest de Paris, la liaison RN13-A13 n'est pas encore terminée et les villes de Nanterre et de Rueil ont vu leur trafic considérablement allégé et ne supportent que les trafics urbains de proximité.

Et maintenant ici. J'avais préparé mon papier pour Poissy, mais on peut le transcrire aussi pour la ville de Saint-Germain-en-Laye, bien sûr. Dans l'ouest parisien, nous voici donc pour la troisième fois les derniers à examiner les solutions qui permettront de restituer le plaisir de vivre en ville sans être obligés de subir des flots ininterrompus de véhicules qui transitent par Poissy et par Saint-Germain. Nous y voyons la nécessité de construire l'A104. Les piétons de Poissy et de Saint-Germain pourront sans contrainte se déplacer au cœur de notre ville, les bus pourront mieux respecter les horaires et les élèves arriveront à l'heure en cours.

Les véhicules qui seront sur l'A104 ne seront plus dans notre ville. Les mesures de résorption des nuisances pourront être mises en œuvre sur ce tracé. Les pollutions pourront être traitées à la source et ne seront plus diffuses. Voici pour les témoignages.

Maintenant l'aspect économique, il a déjà été en partie abordé : il est bien évident que dans le contexte économique actuel, cette construction ne peut pas se financer sur des fonds 100 % publics. Nos impôts sont déjà très élevés, ne les augmentons pas. Il est tout aussi évident que la seule source de retour sur investissements est le péage. Il est bien naturel de payer le service apporté.

Sur le CD-ROM en annexe à l'étude que nous avons eu ici à l'entrée, l'étude pour une période de construction échelonnée sur cinq ans montre que la durée du contrat, s'il y a un contrat, est elle de 70 ans et cette étude fait part d'une actualisation des recettes et des charges de fonctionnement. Le tracé bleu est celui qui nécessiterait les subventions les plus importantes. C'est aussi la mort du Parc de la Charmille en bordure de la ville de Poissy et bien sûr dans la Forêt de Saint-Germain.

Le tracé le plus performant sur le plan économique est le N1-C1-S1. Nous supposons que le tracé noir serait entièrement à la charge de l'État mais ce n'est pas présent dans l'étude financière.

En conclusion : donc je suis Président d'une association syndicale libre de propriétaires de pavillons. Nous avons eu notre assemblée générale ordinaire qui s'est déroulée le 24 mars 2006. L'ASL Domaine de la Colomberie, au vu de ce qui a été explicité ci-dessus, s'est prononcée à l'unanimité pour le tracé rouge. Nous vous remercions, Mesdames et Messieurs, pour votre écoute.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur COUTURIER. Monsieur le Maire d'Orgeval, vous avez la parole.

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

Mesdames et Messieurs, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Membres de la Commission, chers amis, ce soir je voulais venir représenter Orgeval auprès des Saint-Germanoises et leur dire combien je comprenais leur interrogation sur le devenir de leur forêt et sur l'énorme saccage que représente la RN184 au sein de la forêt.

Je voulais leur dire aussi, parce que j'ai bien lu les papiers que vous avez émis, que vous vous interrogiez sur le devenir de 45 000 véhicules sur cette RN184, et je voulais vous rappeler le comptage des véhicules aux abords d'Orgeval.

Aujourd'hui, je parle des chiffres qui sont connus à la fin 2004 puisque ceux de fin 2005 ne sont pas encore connus, vous avez à Orgeval 104 000 véhicules sur l'A13, vous avez 38 000 véhicules sur la RD113, vous avez 30 000 véhicules qui viennent par la route du Bon Roi Saint-Louis depuis Poissy pour rejoindre Orgeval, et je passe les quelques véhicules qui arrivent par le CD30 qui lèche Orgeval puisqu'il est sur Poissy.

Vous avez très exactement plus de 180 000 véhicules qui aujourd'hui arrivent à la porte de mon village. Je peux vous assurer qu'ils font énormément de bruit et polluent énormément, à la fois pollution sonore et atmosphérique. Je comprends donc parfaitement les interrogations des Saint-Germanoises et je m'y associe, mais je voudrais que les Saint-Germanoises et aussi les autres s'interrogent sur la problématique d'Orgeval.

J'avoue que ce soir je suis assez satisfait d'avoir entendu, à la fois le Député-Maire de Chambourcy et de nombreuses personnes, dont dernièrement Madame DUMONT dont j'ai apprécié énormément l'intervention, pour s'interroger sur le devenir de ces véhicules que l'on s'apprête à nous envoyer sur l'A13 par quatre des tracés.

Je pourrais vous dire qu'aucun des tracés ne nous satisfait à Orgeval, parce qu'ils ne sont pas raisonnés, puisqu'ils aboutissent sur une nasse. Ils aboutissent sur un embouteillage et que vous avouerez quand même que de dépenser entre 1,5 à 2 milliards d'euros pour faire gagner environ quinze minutes à un véhicule qui va de Cergy-Pontoise à Versailles, le rapport qualité-prix est tout à fait lamentable.

*(Applaudissements)*

A Saint-Germain vous avez choisi de privilégier le tracé rouge, et j'ai lu également ce que vous en dites : le tracé rouge sera le plus rapide à réaliser. Mais, je l'ai déjà exprimé à Orgeval, je peux vous dire que dans mon esprit ce sera le plus difficile à réaliser puisqu'il s'agit d'un tracé qui est le même depuis vingt ans et pour lequel les populations se sont mobilisées de façon très importante, comme jamais on n'a vu de mobilisation dans la région. Le nombre de recours qui seront déposés contre ce tracé fera que dans vingt ans on en parlera encore. Donc, la rapidité, j'en doute.

*(brouhaha)*

Je vous prie de me laisser m'exprimer, Monsieur. Je peux vous dire qu'à Orgeval j'ai veillé à ce que chacun puisse s'exprimer. Jusqu'à maintenant, ici, on a pu s'exprimer également et je pense que vous pourriez me laisser parler. Merci.

Pour moi, aucun des tracés n'est acceptable en l'état puisqu'on ne s'est pas penché sur son arrivée. Je serais tenté d'apprécier le tracé bleu puisque je verrais volontiers un barreau passer en souterrain et continuer jusque plus loin qu'Orgeval. On m'annonce que techniquement ce n'est pas faisable, mais je pense qu'on ne s'est peut-être pas suffisamment penché sur cette possibilité. Je ne suis pas diplômé ni de l'X, ni des Ponts, donc je pense que c'est le travail de la DDE que de se pencher sur ce tracé.

J'avoue aussi que j'ai été un petit peu étonné qu'on essaye de trouver à ce tracé bleu tous les désavantages possibles. Lorsqu'on dit qu'il est trop cher, on dit qu'on n'aura pas les moyens. Lorsqu'on dit, et Monsieur DEBARLE nous l'a précisé, que dorénavant il est prévu en tunnel, on veut encore nous dire qu'il est prévu en tranchée couverte, alors qu'on nous annonce un tunnel. Pour moi, une tranchée couverte est inacceptable en Forêt de Saint-Germain, un tunnel l'est beaucoup plus.

*(Applaudissements)*

Il est très important que nous n'ayons pas une idée préconçue quant au tracé rouge, puisque pour moi il est infaisable. D'abord parce que pour moi, historique veut dire antédiluvien. Je crois qu'il ne serait venu à l'idée de personne de faire le Tunnel sous la Manche avec les plans de César ou de Napoléon. Je ne vois donc pas pourquoi on ferait un tracé rouge avec des plans qui datent de quarante ans. Il n'a pas été assez étudié -il est aménagé, on est d'accord- mais je crois que le tracé rouge n'est pas la solution à tous les maux et surtout, il n'est pas la solution d'Orgeval puisque, de toutes les façons, il aboutit sur l'A13 qui est déjà super saturée.

Monsieur RENARD nous dit qu'il faut défendre la forêt. En même temps on nous dit que la pollution des véhicules à l'arrêt est dix fois supérieure à celle des véhicules qui roulent : on a une vraie problématique puisque si on élargit l'A13, on va irrémédiablement abîmer la Forêt de Marly, d'après Monsieur RENARD, et si on ne l'élargit pas on va avoir sur cette forêt des véhicules à l'arrêt et l'on aura donc multiplié la pollution par dix.

Voilà mes conclusions. Aucun de ces tracés, dans l'état actuel du dossier, ne me paraît recevable. Par contre je suis très satisfait de voir qu'au cours des réunions qui ont eu lieu, et notamment de la réunion thématique qui est prévue demain matin, on va enfin se pencher sur les autres moyens de transport dans notre région, ainsi que je le disais en préambule à Pontoise. Je crois qu'on va pouvoir raisonner, à la fois sur l'amélioration de la route, mais aussi sur une amélioration des transports en commun, du ferroutage et du fluvial.

Je crois que ce débat aura au moins servi à cela. Il est très important que nous ayons une vision globale des aménagements dans notre région et qu'on ne se polarise pas sur un tracé rouge qui me paraît pour le moins très problématique. Merci.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur le Maire. J'aimerais entendre Monsieur Denis FAIST, Maire Adjoint d'Andrésy. Essayez d'être bref, nous avons encore huit orateurs inscrits.

**M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRESY :**

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs de la Commission Particulière, Monsieur le Représentant du Maître d'Ouvrage, Mesdames et Messieurs, je vous parle ici en tant que Maire Adjoint d'Andrésy, donc riverain direct du tracé rouge, mais aussi en tant qu'ancien Saint-Germainois . J'ai habité pendant 24 ans cette commune proche de la Forêt de Saint-Germain et je connais très bien ce Bien Commun que vous nous vantez et, comme vous, j'aimerais le protéger le plus possible. Moyennant quoi, il y a quand même à mettre en balance les habitants d'un côté, et la forêt à protéger de l'autre.

J'ai eu des lectures intéressantes récemment, notamment le Journal de Saint-Germain-en-Laye, qui vante le tracé rouge, ce que je conçois et ce qu'on a entendu pendant toute cette soirée. A partir de là, je voudrais vous montrer le véritable tracé historique, puisque j'ai retrouvé une carte, datant de 1934, d'aménagement de la Région Parisienne, qui montre que le tracé historique, hélas, passe en Forêt de Saint-Germain-en-Laye. Mais passons ce clin d'œil pour revoir vos arguments un par un.

Le tracé rouge est un des tracés les plus urbanisés proposés dans le dossier. Les tracés les moins urbanisés sont le tracé violet et le tracé bleu, qui ne touchent, d'après le dossier -et je n'ai pris que des chiffres du dossier principalement dans cette présentation- que 15 000 habitants par rapport aux 25 000 du rouge et aux plus de 32 000 du vert. Ce qu'on retrouve dans le dossier, c'est que bizarrement, plus il y a d'habitants sur un tracé, moins il y a de protections réelles, c'est-à-dire moins il y a de linéaire de tunnels et de tranchées couvertes. On peut donc se poser la question de savoir pourquoi on met le plus de protections dans l'environnement et sur les arbres et le moins sur les habitants.

Ensuite on nous a dit : mais vous mentez, le tracé rouge n'est pas urbanisé, et on nous montre des images indiquant que le tracé rouge passait en zone naturelle.

Vous avez ici trois images :

- la première est le bois entre Éragny et Conflans Sainte-Honorine, vous pouvez voir où passe le tracé, même s'il est en tranchée couverte, avec une ouverture de 200 mètres au milieu de ces habitations,
- la deuxième est entre Chanteloup-les-Vignes et Andrésy, au carrefour dit du Bataclan, et l'on voit que cela passe au ras des stades et auprès des habitations, et il y a d'autres endroits comme cela,
- et la troisième est la ville de Carrières-sous-Poissy, où l'on traverse la RD190, où c'est enterré avant la RD190 mais où le viaduc commence à sortir après la RD190. Toujours sur cette diapositive, vous avez un endroit pour vous dire que le tracé rouge est celui qui passe le plus près des écoles, des bâtiments scolaires et des maisons de retraite.

Donc par rapport à ce que vous nous dites, on commence à se poser des questions.

On a dit aussi ce soir que les villes avaient construit alors qu'elles savaient que le tracé passait à cet endroit-là. Or, reportez-vous au Schéma Directeur de la Région Île-de-France dans lequel les villes étaient obligées d'urbaniser par les zones pyjama et les zones qui devaient être urbanisées avant 2004 voire avant 2015.

Sur la diapositive suivante, je vais vous montrer pourquoi le tracé rouge est celui qui est le moins protégé par rapport aux autres tracés. Le relief du tracé rouge ne permet pas de le protéger correctement. C'est le tracé qui a le nombre de pentes élevées le plus important : exemple entre le rouge et le bleu : le tracé rouge a quatre pentes de plus de 3%, dont une à 5% pour remonter du viaduc à Orgeval, et une de 4% pour monter entre Maurecourt et le coteau de l'Hautil.

C'est une des raisons pour lesquelles ce tracé n'est pas protégeable. Contrairement à votre envie de nous aider à le protéger correctement, cela n'est pas possible. Ce tracé non seulement traverse des zones urbanisées, on va voir l'effet de la pollution. On nous a dit : cela ne pollue pas, cela va aller plus vite et donc on va moins polluer.

Sur la diapositive suivante, vous avez actuellement des études très récentes qui indiquent, au niveau international, que les pollutions, notamment les pollutions des particules fines ou très fines de 2,5 microns, qui ne se déposent pas automatiquement et restent en suspension dans l'atmosphère, atteignent aujourd'hui un seuil trop élevé pour protéger la Santé Publique. Il s'agit d'une étude européenne officielle.

Ensuite vous avez la Commission Européenne qui indique que 348 000 décès ont lieu prématurément chaque année du fait de ces pollutions en Europe des Vingt-Cinq. Et enfin, des scientifiques américains ont fait des études sur des populations qui indiquent que l'impact des particules fines est peut-être deux à trois fois plus important que les estimations actuelles, et donc que les seuils actuels.

Ce n'est pas tout. Vous avez tous, Messieurs les Maires ici présents, eu à délibérer sur le Plan de Protection de l'Atmosphère il y a à peu près 6 mois. Dans ce plan sur lequel vous avez délibéré de façon positive ou négative, je n'en sais rien, il est indiqué -contrairement à ce qu'on nous indique un peu dans l'annexe sur la pollution du dossier, c'est-à-dire que les pollutions vont diminuer de manière constante grâce à l'amélioration des moteurs et des véhicules- que le niveau du dioxyde d'azote, un des polluants dus principalement à l'automobile, a connu en 2003 une remontée de plus de 10%, le remettant au niveau de 1998. Il est aussi indiqué que le niveau reste en moyenne deux fois supérieur à l'objectif de qualité dans les capteurs à proximité du trafic.

Plus important, une étude conduite par AIRPARIF en 2001 indique qu'en 2010 les concentrations de dioxyde d'azote ne respecteront pas les limites réglementaires.

Donc ne nous faites pas prendre des vessies pour des lanternes. En 2020, même si les moteurs s'améliorent, même si le carburant s'améliore, il y aura d'abord plus de véhicules, et même si ceux-ci roulent mieux parce qu'on aura fait ce tronçon de Francilienne, il y aura toujours de la pollution qui sera au droit du trafic, dans la bande de 500 mètres, supérieure aux normes, sachant que ces normes vont diminuer. Même chose pour les particules fines et pour l'ozone.

C'est vrai aussi pour les pollutions qui ont lieu aujourd'hui rue Albert Priolet, j'en suis tout à fait conscient. Je propose d'essayer de trouver la solution pour faire quelque chose, et pour que le Ministre prenne une décision.

Je rappelle ici la Charte de l'Environnement qui prévoit le principe de précaution et ce que je souhaite, c'est que tous ensemble, nous Élus essayions de respecter, de manière importante, ce principe de précaution.

Maintenant sur le tracé rouge et son impact : (c'est toujours tiré des annexes du dossier, le gros paquet gris qui est sur la table devant vous), dans ce dossier, le tracé qui impacte le plus sur les ressources en eau est le tracé rouge au débouché de l'île des Migneaux sur le champ captant de Poissy.

Monsieur le Maire, je n'ai fais qu'extraire des textes du dossier. Il est indiqué, d'abord, que par rapport aux tracés envisageables, celui qu'il faudrait privilégier est celui qui aura le moins de franchissements de fleuve, et vous avez le nombre de ces franchissements en dessous sur l'image, je ne vous ferais pas l'injure, à cette heure, de vous le dire. Par contre il est indiqué que le tracé rouge est incompatible avec le projet routier dans le cas de Meulan et de Poissy, où le captage est directement menacé par un tracé en déblai, en souterrain ou en surface.

Donc il est dit que le seul moyen de passer le tracé rouge à cet endroit-là est de le passer en viaduc et en aérien. Voilà pourquoi nous avons un viaduc en aérien, fermé à moitié par le démarrage sur Carrières, mais une fois qu'on est en survol de l'île des Migneaux, et voilà pourquoi il y a un viaduc obligatoire si on passe le tracé rouge à cet endroit-là.

Sur la diapositive suivante, le deuxième endroit où l'on trouve des choses intéressantes sur le tracé rouge, c'est sur l'annexe sur les impacts paysagers. Là, on a les endroits où il est particulièrement difficile d'intégrer un tracé dans les espaces rares et naturels, et il est noté dans le dossier, ce sont des citations que je vous fais ici : « le paysage rare et naturel : l'Étang de la Galiotte, habité par les maisons flottantes des pêcheurs. Cette caractéristique le rend unique, ses espaces constituent un réel patrimoine pour le paysage de la Seine ». Dans le tableau qui suit est indiqué : « Le passage est non-faisable sans détruire le site, à l'exception d'un passage en tunnel ». Or on vient de voir dans la diapositive précédente qu'il était impossible de passer le tracé rouge en tunnel à cet endroit-là.

Deuxième point et il est vrai, c'est pour cela que je le note aussi, les massifs forestiers de Saint-Germain et de l'Hautil, et les autres qui sont cités dans le dossier sont également classés comme étant les plus sensibles. Il est indiqué dans le dossier, même chose, sauf si on passe en tunnel, voilà pourquoi la tranchée couverte étudiée pour le tracé bleu a été supprimée. Par contre, s'il y a un tunnel pour le tracé bleu, au droit de la forêt de l'Hautil ; sur le tracé rouge, il n'y a pas de tunnel.

C'est une photo de l'Étang de la Galiotte indiquant précisément, par la société qui a fait l'étude, les paysages rares et naturels. Alors vous souhaitez toujours, je pense, nous passer le tracé rouge à cet endroit-là.

Diapositive suivante. Par contre vous dites : « c'est plus efficace, c'est celui qui déleste le mieux la RN184 et le trafic local ». C'est faux. Vous avez ici, sous les yeux, les chiffres du dossier. Le seul endroit où le tracé rouge est plus efficace que les autres tracés, sur son tracé A104, c'est pour le trafic de transit, dont on nous a dit dans le dossier que c'était le moins important par rapport au trafic d'échange et par rapport au trafic local. Si on cumule les trois types de trafic, le plus efficace aujourd'hui, dans les chiffres du dossier, est le tracé bleu.

Deuxième chose, en délestage de la RN184, de l'A15 à l'A115, c'est le tracé vert qui est le plus efficace, et de la RD30 à la RD30E, c'est le bleu, comme on l'a dit tout à l'heure.

Enfin, dans le réseau local, celui qui déleste le mieux l'ensemble du réseau local sur l'ensemble du tronçon de Méry-sur-Oise à Orgeval, aujourd'hui dans les chiffres, je ne dis pas que c'est le mieux, c'est le tracé bleu.

Diapositive suivante. Vous nous dites ensuite : « mais le tracé bleu, il ne va pas bien pour les zones d'activité ». Dans le Val d'Oise, je veux bien, encore que c'est à discuter avec les gens du Val d'Oise, mais dans les Yvelines il va falloir me dire pourquoi. Parce que dans les Yvelines, vous avez ici le plan général d'aménagement de la plaine de Poissy-Achères - Monsieur le Maire, je pense que vous y avez participé- qui indique que la plate-forme multimodale prévue par le Port Autonome de Paris, de l'ordre de 2 000 emplois, est bien rive-gauche, au débouché du Pont de Conflans en face de l'Oise, et que les extensions de PSA, Gefco, les extensions informatiques, sont prévues entre Poissy et Achères, toujours rive-gauche. Donc pourquoi nous dire que le tracé rouge est celui qui va desservir le mieux les zones économiques, alors qu'elles sont de l'autre côté de la Seine.

*(Applaudissements)*

Ensuite, et cela vient d'être déclaré, vous nous avez dit : « mais c'est celui qui se fera le plus vite parce que vous avez les emprises, parce que ci, parce qu'on a déjà fait les études, et ainsi de suite ». Moi, je vous cite en gros le Maître d'Ouvrage, mais je lui demanderai de

répéter éventuellement sa citation, ce qui permettra à tous de ne pas l'entendre par ma bouche mais par la sienne : « tous les tracés proposés dans le dossier se situent dans une échelle de temps de réalisation comparable, sauf le tracé noir qui impose des travaux avec maintien de la circulation ». Donc, hormis le noir, tous les tracés rentrent dans l'épure de temps qui est proposée dans le dossier.

Ensuite vous nous dites : « oui mais le coût, il est trop cher, le rouge est mieux parce qu'il est moins cher que les autres ». D'abord je vous ai dit : « il a moins de protection que les autres, alors il a plus de population ». Ensuite vous nous écrivez, vous nous dites : « on vous donnera le rouge, mais en même temps on va demander plein de protections pour vous ». S'il y a plein de protections en plus, je voudrais savoir quel sera leur coût par rapport aux autres tracés.

Mais n'en restons pas là. L'objectif, et je suis comme vous, c'est que l'État décide et que ce tronçon soit réalisé parce que nous en avons besoin. Sur ces préoccupations communes que nous avons prises en délibération dans certaines collectivités, nous indiquons que ce tracé est indispensable au développement du territoire. Cela se retrouve dans le Schéma Directeur de l'Île-de-France en cours de révision, où il y a un petit aparté : « le Schéma Directeur, la Région souhaite l'approuver à la fin de l'année ». En décembre donc, il y aura dans le Schéma Directeur de l'Île-de-France un tracé qui sera choisi, c'est donc porté à la connaissance de l'État, auprès de la Région, vous devrez réserver des emprises pour un tracé. Je ne dis pas que cela va se faire. Je ne dis pas qu'il y a les financements. Mais la décision de quel tracé il y aura -un mélange de tout cela, un nouveau, un autre ou rien du tout- sera prise au moment de l'approbation du Schéma Directeur à la fin de l'année.

Ce tracé est aussi réclamé dans le Schéma Départemental d'Aménagement Equilibré des Yvelines parce qu'on en a besoin, et sur l'Opération d'Intérêt National qui vient d'être approuvée et qui va se développer maintenant sur toute la vallée de la Seine de Conflans à Mantes. Pour nous il est urgent, parce que PSA, on en a besoin, parce que la plate-forme multimodale, on en a besoin, parce que relier, même si cela ne va pas jusqu'au bout -et je suis d'accord avec vous pour dire que ce n'est pas un bouclage- les villes de Roissy, Cergy, Poissy et Saint-Germain est vital pour nous et pour rééquilibrer notre territoire qui est en déficit par rapport au reste des Yvelines.

Pour le reste, je suppose que vous êtes d'accord avec moi sur le principe général de ce qui est dit.

Diapositive suivante. Comme vous, nous avons pris une délibération au niveau des Comités de Communes, qui comprend toutes les villes impactées directement par le tracé rouge, sauf Poissy, et toutes ces villes ont pris la position de principe suivante, qui est de :

- refuser le tracé du tronçon initial, c'est-à-dire le tracé rouge,
- demander une proposition en zone non urbanisée ou en évitant les zones urbanisées,
- déclarer que le délestage de la RN184, que ce soit à Éragny ou à Conflans, aussi bien qu'à Saint-Germain-en-Laye est un objectif prioritaire.

Comment arriver à une solution ? Comment rechercher un consensus ensemble ? Plutôt que de dire : « moi je vous impose le rouge, moi je vous impose le bleu », comment travailler pour rechercher une solution, pour essayer d'améliorer les choses ? Pour notre part, nous ne sommes pas restés en attente de la Commission Nationale du Débat Public ou de la

Commission Départementale du Débat Public. On est allés vous voir, pour certains d'entre vous, pour vous proposer le tracé. On a invité le Président de la Chambre de Commerce. On a rencontré le Président de PROFILE à Andrésy même. On a essayé d'avancer, de proposer des choses, de montrer des choses. On n'est pas d'accord mais c'est ainsi.

Si l'on pouvait se mettre d'accord, pas forcément sur cela mais sur certains objectifs, pour dire qu'il faut quelque chose : regardons comment on pourrait le passer, où on pourrait le passer, à quelles conditions, à quel coût, en y ajoutant des objectifs particuliers pour le Sud des Yvelines, notamment la zone d'activités d'Achères, pour désengorger Poissy, pour refaire de la RN184 un boulevard urbain, pour éviter de tout faire arriver à Orgeval et donc de prolonger ce qu'il y aura vers autre chose que la nappe d'Orgeval, je pense que l'on pourrait tous améliorer les choses, et en tout cas proposer quelque chose même si à la fin on n'est pas d'accord.

Enfin, je voudrais poser une question à Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, sur le pot de fer et le pot de terre. Aujourd'hui, ceux qui ont plus de moyens -la Chambre de Commerce, la Communauté d'Agglomérations de Cergy-Pontoise, la Mairie de Saint-Germain-en-Laye- développent avec leurs moyens importants, un certain nombre de documents qui ne sont pas toujours justes. (*brouhaha*) Très bien, je retire Saint-Germain-en-Laye de cette liste. Mais je voudrais poser la question au Président de la CPDP pour savoir quel poids auront ceux qui mettent des moyens aussi importants, pour biaiser le débat. Merci de votre attention à cette heure tardive.

(*Applaudissements*)

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

Sur ce dernier point, je me suis déjà exprimé plusieurs fois, c'est la qualité des arguments qui compte. Ne parlons pas ici de moyens, chacun cherche à s'exprimer.

Je pense que Monsieur Alain GOURNAC, Sénateur Maire du Pecq, est encore avec nous.

**M. ALAIN GOURNAC, SÉNATEUR MAIRE DU PECQ :**

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, moi je veux bien tout ce qu'on veut. Je suis d'accord et je respecte ceux qui sont pour toutes les couleurs. Mais j'ai peu de respect pour ceux qui disent qu'il ne faut rien faire.

Je les invite demain matin à venir sur le Pont du Pecq. J'y serai à 8 heures. Venez voir si effectivement, comme je l'ai entendu par des personnes qui se disent responsables, il ne faut rien faire.

Il faut absolument désengorger l'ouest parisien. Je vais vous donner une anecdote : une entreprise japonaise de jouets en bois devait venir s'installer au Pecq. Les dirigeants n'y sont jamais arrivés et sont repartis. Merci, merci à ceux qui veulent ne rien faire. Ils sont maintenant installés à côté du Ring à Bruxelles. Merci, ils ne sont pas chez moi. Ni chez moi, ni chez les autres.

Donc arrêtons. Arrêtons de dire qu'il ne faut rien faire, cela a duré beaucoup trop longtemps et nous devons effectivement faire, et au plus vite.

(*Applaudissements*)

Je ne suis pas ici pour défendre des intérêts particuliers. Je suis au service de l'intérêt général de cette région. Et comme le disait Franck BOROTRA, eh oui, ex-Président du Conseil Général : « *comment est-il possible qu'on ait laissé cette situation perdurer jusqu'à maintenant ?* ».

Regardons les choses. Parce qu'il y a des leurres qui sont lancés. Je connais bien les histoires de dossiers. Il y a un leurre sensationnel, il est violet. Celui-là est un beau leurre. On va passer dans les carottes et les navets, soyez tranquilles, et peut-être les choux, mais pas toute l'année, les enfants ne naissent pas toute l'année.

Le deuxième leurre, c'est celui de vouloir nous faire croire qu'on va passer sous la Forêt de Saint-Germain. J'ai moi aussi mené le combat avec Michel PERICARD, on est nombreux dans cette salle à l'avoir fait. On a obtenu 2,5 kilomètres de tunnel. Il y en a 6,5 à faire dans ce qu'on vous propose et là, le miracle va arriver ? Le leurre n'existe pas.

*(Observation d'une personne dans la salle)*

Monsieur, la démocratie c'est de respecter les autres. J'ai respecté les autres, je vous demande de me respecter. Alors c'est beau de gueuler et de brailler. Moi, je vais brailler. Vous seriez fier si je venais brailler en tant que Sénateur de la République. Alors laissez-moi parler, merci Monsieur. Vous avez braillé toute la soirée, je vous félicite.

Je vais vous dire une chose : je ne suis pas dans les leurres. Je n'ai jamais été dans l'utopie, et je dis que 6,5 kilomètres sous la forêt ? Comment quelqu'un peut-il venir nous expliquer cela ? Même au niveau des sorties. On l'a vu tout à l'heure, vous nous avez montré des tubes absolument magnifiques. Mais quand on est au fond, il va falloir remonter. Il y a quand même un décalage entre les deux.

Alors le leurre, je vais vous dire ce que c'est : c'est de vouloir nous amener sur ce tracé. Et savez-vous comment cela se terminera ? Par une tranchée. On ira vous mettre des beaux merlons de chaque côté et nous aurons perdu la Forêt, parce que la Forêt coupée en deux, elle est fichue. C'est pourquoi j'apporte mon soutien au trajet rouge proposé.

Alors l'historique, on m'a dit : « *oui, pour le rouge. Oui pour la réalisation le plus rapidement possible. Oui pour la protection de notre forêt. Oui, nous avons* ». Alors le patrimoine, on va dire à nos gosses : « *eh bien il y a des imbéciles, là, c'étaient des hommes politiques, et ils ont laissé couper la forêt. Mais ils étaient très bien, ces hommes-là* ».

Non, nous devons protéger notre forêt, et soyez tranquilles, ceux qui s'imaginent que ce trajet se fera se trompent. On ne touchera pas à la Forêt de Saint-Germain. Au nom de Michel PERICARD. J'aurais honte de soutenir le fait qu'on va bousiller cette forêt. On dit que cette forêt est aux Saint-Germanoises. Je considère que c'est un bienfait pour nous tous et que nous le partageons dans toutes les communes, que nous le partageons même jusqu'à Paris où l'on a cassé le thermomètre de l'air. Car comme on l'a dit ici, et personne n'est venu dire que ce n'était pas vrai qu'on avait cassé le thermomètre d'AIRPARIF à Paris, tellement on a fait de bêtises à Paris.

*(Applaudissements)*

Arrêtons les bêtises à Paris et, s'il vous plait, protégeons, protégeons encore la Forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Je voudrais ajouter que j'attends des améliorations sur le tracé rouge. Je ne dis pas que je suis d'accord sur tout. Je suis en particulier touché par ce qu'a dit Monsieur le Maire d'Orgeval, et c'est vrai que nous devons penser à la prolongation, même si cela vous embête, Mesdames et Messieurs, nous devons mieux protéger d'un certain passage près de maisons pour lesquelles, malheureusement, on a donné les permis de construire -ils n'ont pas été donnés par le Bon Dieu, il y a quelqu'un qui les a donnés- et dernière chose, attention aussi, on est en train de faire des zones commerciales partout et ces zones commerciales nous amènent aussi beaucoup de voitures, beaucoup de circulation et après on pleure. Il vaut mieux pleurer avant, mais ne pas pleurer après.

Défendons ensemble la Forêt de Saint-Germain-en-Laye.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur le Sénateur. Il est minuit et demie, et nous avons encore cinq personnes qui ont demandé la parole, je ne sais pas si elles sont toujours là. Je vais leur demander, si elles ont vraiment envie d'intervenir, d'être extrêmement brèves.

Madame Suzanne JAUNET, Conseillère d'Île-de-France est-elle là ? Vous avez la parole, Madame.

**MME SUZANNE JAUNET, CONSEILLERE REGIONALE D'ÎLE-DE-FRANCE :**

Monsieur le Président, même si vous ne me l'aviez pas demandé, je l'aurais fait parce qu'il est fort tard et il est de tradition dans cette ville en général de mener rondement les réunions. Merci de me donner la parole.

Monsieur le Maire, j'espère qu'ils veulent m'écouter, mon cher Emmanuel, Messieurs les Parlementaires, je ne vais pas lire ce que j'avais prévu de dire parce que cela a été excellemment dit tout à l'heure par ma collègue Roselle CROS, ou par mon complice conseiller général, Maurice SOLIGNAC, quand il s'agissait d'Achères.

J'ai envie de réagir à deux ou trois petites choses que j'ai entendues et de dire à Monsieur DIDON, qui a beaucoup parlé tout à l'heure de la Tangentielle Ouest : je vous encourage à venir nous rejoindre, Roselle CROS et moi-même, auprès du Président HUCHON pour plaider la cause de la Tangentielle, de la Grande Ceinture, puisqu'on sait bien qu'on est pas obligé d'opposer systématiquement la voiture au train.

Je voulais aussi réagir sur une deuxième chose que j'ai lue dans la presse aujourd'hui, quand j'ai appris qu'il y avait une partie de la forêt qui était moins intéressante que les autres. Oui, j'ai trouvé cela formidable, et c'est difficile de passer derrière toi, cher Alain, orateur de bon niveau et toujours très passionné. Oui, il y a une partie qui n'est pas une partie noble. Les bras m'en sont tombés, parce que pour moi la Forêt de Saint-Germain est noble dans sa totalité.

Je voulais aussi dire une chose à nos amis du CO.P.R.A., et parler avec mon cœur comme Monsieur BLOT l'a fait tout à l'heure, mais je pense que maintenant il est parti, il n'a pas eu le courage d'écouter les autres, nous l'avons écouté mais lui, il n'a pas le courage d'attendre, c'est dommage. Je vais vous dire : j'étais comme Monique DUMONT, membre fondateur de l'EPESG quand on s'est battus aux côtés de Michel PERICARD pour que cette fameuse A14

soit faite autrement. On n'a jamais dit : « *déplaçons le tracé* ». On a dit : « *améliorons le tracé* ». Comment fait-on pour ne pas crever la terrasse de Le Nôtre ? C'était cela le vrai sujet. On ne s'est pas dit qu'on allait le mettre chez le voisin. Ce que j'aimerais aujourd'hui c'est que l'on se batte tous côte à côte comme l'a dit tout à l'heure Alain GOURNAC, pour que des améliorations soient effectivement apportées au tracé rouge, mais sans dire : « le tracé rouge, on ne le fait pas là où il est, on le fait ailleurs ».

Voilà. C'était les quelques mots que j'avais envie de vous dire, très rapidement, et puis on a beaucoup parlé de Michel PERICARD, et Michel disait très régulièrement : « rater les grandes infrastructures, ce n'est pas une fatalité ». J'ai envie de vous dire, Monsieur le Président, que je pense qu'on n'est pas obligé de rater cette infrastructure qu'est l'A104, et l'on n'est pas non plus obligé de faire que la Forêt de Saint-Germain soit massacrée. Merci de votre attention.

*(Applaudissements)*

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

Merci Madame. Monsieur Jean CRETAZ, Président du SPIM, est-il toujours là ? Non, il n'a plus l'air d'être là.

J'ai donc Monsieur Philippe BROSSARD, Président de l'Association les Ateliers de l'Environnement. Vous avez la parole, allez à l'essentiel, merci.

**M. PHILIPPE BROSSARD, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION LES ATELIERS DE L'ENVIRONNEMENT :**

A l'essentiel. Par respect pour la pendule, je vais bien évidemment raccourcir ce qu'il était prévu de vous dire ce soir.

Tout d'abord, nous, les Ateliers de l'Environnement, existons depuis quatre ans. Nous représentons une force de proposition et nous avons participé au débat et à sa construction aux côtés du Comité PROFILE et je souhaitais remercier personnellement Jean VILLEMAGNE ce soir pour les travaux que nous avons pu réaliser ensemble.

Nous souhaitons rapidement apporter notre modeste contribution au débat ce soir sous deux aspects que sont la sécurité et la santé publique dans notre cœur de ville. En effet, la forte densité de population dans notre centre ville, les activités économiques conjuguées aux flux de transit qui convergent chaque jour vers le centre ville de Saint-Germain entraînent des pressions très intenses sur l'environnement de Saint-Germain-en-Laye et des communes environnantes.

Tant que ces flux de transit n'auront pas été redirigés, la cohabitation entre voitures, cyclistes et piétons reste impossible à mettre en œuvre via un véritable plan d'action concerté. Les utilisateurs de véhicules motorisés posent un problème d'incivisme. Ils s'installent comme vous le savez partout sans faire de détail, bandes cyclables, couloirs de bus, trottoirs, passages piétons, places handicapées et sont à l'origine de nombreux accidents, parfois mortels, en centre ville. Le mélange de ces trois flux générés, et notamment les flux de transit, sont à l'origine de ce constat.

Souvent par des comportements irresponsables, ces automobilistes indécents transforment la ville en une véritable jungle pour les handicapés, les enfants, les personnes âgées, les poussettes, ainsi que les cyclistes et tous les utilisateurs en général de l'espace public, avec

en plus des pollutions par le bruit. Ces usurpateurs de l'espace public considèrent les voiries comme étant les leurs.

Concernant les conséquences des émissions de gaz et de particules sur la santé publique, je me suis récemment penché sur une étude de l'ADEME, qui dit que le niveau de pollution particulaire dans nos villes aujourd'hui, selon les données scientifiques actuelles, donne à considérer cette pollution comme étant à l'origine d'un nombre de décès important. De grands pontes en épidémiologie nous le rapportent, en particulier pour des causes de mortalité spécifiques, cancer du poumon, maladies cardio-respiratoires, en lien avec une exposition chronique aux particules fines.

Voilà pour ce qui est résumé pour la santé. A l'origine de tout cela, un accélérateur, les flux de transit en cohabitation très difficile avec les flux locaux, les flux générés par le commerce également. Il faut donc absolument que l'on se sorte de là, et à l'unanimité derrière Jean VILLEMAGNE, les Ateliers de l'Environnement et de la Démocratie ont bien évidemment opté pour le tracé rouge. Merci.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur BROSSARD. Monsieur Jean-Claude ROUDE est-il encore là ? Vous avez la parole.

**M. JEAN-CLAUDE ROUDE**, VICE-PRESIDENT DE L'ASSOCIATION GRANDE CEINTURE :

Monsieur le Président, merci. Mesdames et Messieurs les Membres de la Commission du Débat Public, Monsieur le Maire de Saint-Germain, Mesdames et Messieurs les Élus, bonjour.

Je suis Jean-Claude ROUDE, Vice-Président de AGC, (Association des habitants du quartier de Grande Ceinture). Nous avons le privilège de voir notre quartier encadré par la RN184 d'une part, la RN13 d'autre part, et de voir aujourd'hui, et non pas demain, passer à peu près 35 000 véhicules sous nos fenêtres dont 2 000 poids lourds, et on nous promet que si rien n'est fait il y en aura 20 % de plus à l'échéance de 2020.

A ce titre, nous attendons de la Francilienne qu'elle nous débarrasse d'un trafic de transit, et en particulier de poids lourds, qui n'ont rien à faire sur cette route-là.

Nous sommes aussi une association d'habitants de quartier, et nous comprenons que d'autres associations soient vigilantes sur les nuisances créées par le projet. Nous ne serions pas fondés à demander un simple transfert des nuisances sur d'autres quartiers, mais nous le sommes à réclamer que ces problèmes soient examinés avec sérénité et surtout avec objectivité.

Or qu'en est-il et qu'entend-on ? Il y a d'abord le problème des nuisances générales par rapport aux nuisances de proximité.

Pour les nuisances générales, il s'agit essentiellement de la pollution de l'air, et certains voudraient que la Puissance Publique renonce à la création de toute infrastructure routière sous prétexte qu'elle accroîtrait la pollution de la région parisienne, pourquoi pas de la France ?

Voici quelques données de fait rapides : premièrement, il y a 750 kilomètres d'autoroutes en région parisienne aujourd'hui, dont la majorité a été mise en service entre les années 1970 et l'année 1999.

Aujourd'hui, on n'en construit pratiquement plus. Ce ne sont donc pas les 22 kilomètres supplémentaires, même s'il est légitime de faire attention à tout ce qu'on fait, qui vont perturber considérablement l'équilibre de la région parisienne en matière de nuisances. Mais, et c'est plus important, contrairement à une opinion souvent répandue et à ce que laissent penser les détracteurs systématiques de tout projet routier, la pollution en Île-de-France n'augmente pas mais diminue, malgré les 750 kilomètres d'autoroute cités ci-dessus.

La simple consultation du site de AIRPARIF montre que les taux de Co, No, No<sup>2</sup>, So<sup>2</sup> ont chuté dans des proportions comprises entre 40 et 60 % entre 1994 et 2004. Pour les particules dont on s'occupe depuis moins longtemps, la chute sur les fumées noires qui était mesurée entre 1992 et 2002 est de 47 %. Pour les PM10 qu'on mesure maintenant, nous n'avons des mesures qu'entre 1997 et 2004, mais la chute est de 25 %.

Par ailleurs, je veux être très clair : un orateur, je crois que c'est le Maire d'Andrésy, a parlé du No<sup>2</sup>. Si autrefois le No<sup>2</sup> était majoritairement produit par les véhicules, aujourd'hui en France la production de No<sup>2</sup> par les véhicules routiers est inférieure à 50 % de la production de No<sup>2</sup>. Quant aux particules fines, qu'il s'agisse des 10 ou des 2,5 (je ne veux pas faire un exposé trop long) mais il y en a entre le quart et le cinquième qui sont fabriqués par les véhicules, le reste étant fait par d'autres sources de pollution. Je rappelle que sur la région parisienne la chute est de 25 % entre 1997 et 2004.

Ces chiffres viennent de constats. Parce qu'on entend dire que l'Équipement fait des études, qu'ils font des paris, des hypothèses, qu'ils font machin, qu'ils font truc. La réalité, c'est des mesures. Ce que montrent les études de l'Équipement, c'est qu'à coup sûr cette tendance va perdurer puisque avec des véhicules qui produisent de moins en moins, et dont on remplace les plus vieux, on a forcément un progrès même si aucun nouveau progrès technique n'est effectué.

Je conclus de cela que si l'on regarde l'intérêt économique du projet et des nuisances actuelles supportées par les riverains de la RN184 à Saint-Germain, ainsi qu'à Conflans, à Éragny et dans d'autres communes, par les riverains de la RN13, du CD30 et d'autres voies, les oppositions au projet de la Francilienne pour des raisons générales de nuisances environnementales ne sont pas du tout recevables.

Un mot maintenant pour les nuisances de proximité. En ce qui concerne les nuisances de proximité, ce sont évidemment celles auxquelles des associations d'habitants comme la nôtre sont plus sensibles. Ces nuisances sont essentiellement le bruit et la pollution, pour les habitants qui sont situés à moins de 500 mètres de l'axe des tracés, puisque les études montrent qu'au-delà de 500 mètres, le supplément de nuisance par rapport à la nuisance de fond est négligeable, sauf dans les cas particuliers bien sûr, il y en a toujours.

Cela représente un ordre de grandeur pour les tracés qui sont proposés de 20 000 à 25 000 personnes. Cela n'est déjà pas mal et mérite largement que l'on s'en occupe, mais ce n'est pas 200 000 et encore moins 500 000. Donc 20 000 à 25 000 personnes soumises aux 500 mètres des tracés en débat. Il faut savoir qu'aujourd'hui, il y a 25 000 habitants à moins de 500 mètres de la seule RN184, et qu'il y en a d'autres milliers qui sont voisins de la RN13, de la RD30, de la RD190 et des autres voies et qui verraient baisser leurs nuisances du fait de la mise en service de la Francilienne.

Je ne serai pas long et pas technique, parce qu'il y aura une réunion spéciale là-dessus. Mais il n'y a pas de comparaison entre la situation actuelle des riverains de ces voiries et celle des futurs riverains de l'A104. Un grand nombre de riverains actuels, comme un autre orateur l'a dit, sont à quelques mètres de la circulation, souvent la seule largeur du trottoir qui les sépare de la RN184, et rien ne peut être fait pour les protéger efficacement, ni contre le bruit, ni contre les pollutions dans ces conditions-là.

Les riverains d'un projet neuf ne sont jamais aussi proches de l'infrastructure et des dispositions techniques peuvent être prises pour les protéger. L'exemple de l'A14 montre qu'elles peuvent être parfaitement efficaces.

A titre d'exemple, le tracé rouge, dont toutes les études et concertations précédentes ont montré qu'il était le plus efficace mais qu'il reçoit de fortes oppositions, encore manifestées aujourd'hui, est en tranchée ou en section couverte sur 6,5 kilomètres de sa longueur, et je ne parlerai pas des sections semi-couvertes etc. Ces sections couvertes sont évidemment dans les parties urbaines, c'est-à-dire qu'elles sont dans les parties urbaines d'Éragny, d'Andrésy, de Chanteloup-les-Vignes et de Carrières-sous-Poissy. Une infrastructure en tranchée couverte ne produit évidemment aucune nuisance sonore, et pour ce qui concerne les points de ventilation des galeries, on peut quand même espérer qu'elles seront choisies à des distances suffisantes des habitations et pas dans la bande des 300 ou des 500 mètres qui créent les nuisances maximum.

Il n'y a donc pas de comparaison entre les situations. Je ne dis pas qu'il ne faut pas s'occuper des nuisances, qu'il ne faut pas progresser dans le tracé et dans son équipement, qu'il ne faut pas s'occuper des riverains qui restent gênés par ce qui serait conçu. Je dis simplement que très objectivement, cela n'a pas l'ampleur de ce qui est manifesté par un certain nombre d'orateurs, et encore beaucoup plus dans d'autres communes, que dans cette réunion aujourd'hui à Saint-Germain-en-Laye.

On ne peut pas parler de nuisance en négligeant les accidents, et en particulier les accidents mortels. Le dossier remis par la Direction de l'Équipement, montre qu'entre 1999 et 2003 il y a eu 22 accidents mortels sur la RN184. J'ai oublié la personne qui l'a dit, mais c'est la route la plus accidentogène de toute la région. Il y en a eu 7 sur le CD30, il y en a eu 12 sur la RD190, ce qui fait 41 accidents mortels sur ces seules trois routes de la région. Or on sait qu'il y a trois fois moins d'accidents sur une infrastructure autoroutière adéquate que sur le réseau ordinaire. On ne peut quand même pas passer sous silence ce genre d'inconvénient à la situation actuelle ni sur l'urgence qu'il y a à la corriger. A titre de comparaison, sur l'A14 et pour la même période il y a eu un seul accident mortel. C'est tout de même assez parlant.

J'en viens à ma conclusion. Les nuisances seront examinées en détail dans une réunion thématique ad-hoc où il s'agira de les examiner dans toutes leurs conséquences et de rechercher les meilleures solutions pour les riverains, cela nous paraît tout à fait naturel. Mais il est clair qu'on ne peut pas, dans des réunions à caractère général comme celle d'aujourd'hui, diaboliser la présentation des problèmes environnementaux pour justifier une opposition générale à la réalisation d'infrastructures autoroutières, ou pour s'opposer en particulier à tel ou tel tracé.

Il est grand temps que le tracé qui sera considéré comme le plus justifié pour son intérêt général soit retenu et son exécution décidée. Ensuite, il appartiendra aux associations, comme nous l'avons nous-mêmes fait à Saint-Germain, souvent avec l'aide des collectivités pour l'A14, pour la RN13 ou pour la RN184, de veiller à ce que la définition détaillée des projets permette de rendre les nuisances de proximité acceptables pour les riverains.

Je pense que de ce point de vue-là, d'ailleurs, il y a des orateurs qui ont noté que les nuisances pouvaient venir, non pas de la seule infrastructure mais aussi des échangeurs et surtout des routes d'accès aux échangeurs, et il est vrai que c'est quelque chose qu'on oublie souvent en amont et qui devra être pris en considération dans le projet.

Il y a donc du champ de travail pour les associations de riverains pour améliorer le projet, mais ce n'est pas une raison pour s'opposer, c'est une raison pour faire progresser les projets. L'exemple de l'A14 qui a été cité par plusieurs personnes montre que c'est parfaitement possible en accord avec les collectivités et avec les associations que l'on arrive à faire des choses raisonnables, et il faut quand même que l'on fasse des choses dans ce pays. Merci.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur. Le dernier orateur sera Monsieur Bernard HUSKIN s'il souhaite ajouter quelque chose (Non). Monsieur Salvador JOUAN n'est plus là ?

Monsieur le Maire. Nous avons eu une réunion nourrie. Les records ne sont pas battus. Il nous est arrivé de tenir plus longtemps dans la nuit.

A vous la conclusion.

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

Merci Monsieur le Président. Je voudrais vous dire que je monte à cette tribune avec un certain sourire, cela ne vous a pas échappé. C'est, je crois, ma huitième réunion et je vais vous dire, quel soulagement, pour la première fois on a eu un débat. Pour la première fois nous avons pu nous exprimer. Vous voyez que, malgré quelques hurluberlus, ils n'ont pas pu nous empêcher de nous exprimer.

Il est dommage qu'il ait fallu attendre tant de temps. C'est à Saint-Germain que la démocratie a pu s'exprimer, c'était intéressant. Nous nous sommes fait même un petit plaisir à chahuter gentiment Monsieur BLOT et ses acolytes du CO.P.R.A.

Je voudrais d'abord, avant de dire en deux mots dire ma réflexion de fond, vous remercier, Monsieur le Président, et tous les Membres de la Commission, le Maître d'Ouvrage, tous nos amis qui à la technique et à l'accueil ont participé à cette réunion qui fut une très bonne réunion.

En vous disant merci, je termine avec l'idée que des choses intéressantes ont été dites, certaines même qui auraient justifié vraisemblablement des réponses du Maître d'Ouvrage, je pense notamment à Monsieur le Maire Adjoint qui a évoqué tout à l'heure des questions assez pertinentes sur le tracé rouge.

Je voudrais dire simplement pour ma part, et au nom des Saint-Germanoises qui sont encore ici, que nous ne prendrons pas des vessies pour des lanternes et que nous savons très bien que ce projet bleu, s'il devait se réaliser un jour, ne sera jamais enfoui sur sa totalité.

Le combat que moi aussi j'ai mené aux côtés de Michel PERICARD nous a permis d'obtenir 2,5 kilomètres d'enfouissement. Là il est question de 6,5 kilomètres. Ce combat que j'ai

mené aux côtés de Michel PERICARD, c'était contre l'échangeur-étrangleur. Cet échangeur, on nous le ressert aujourd'hui sur la RD308.

Donc je ne voudrais laisser aucune illusion à ceux ici qui croient que pourrions nous rallier au tracé bleu. Nous n'accepterons jamais ce tracé, il est le petit frère, aussi sinistre, que le tracé noir.

En tout cas, merci à toutes et à tous. Merci Monsieur le Président, et je vous souhaite, s'il n'est pas trop tard, une excellente soirée.

*(Applaudissements)*

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

Merci Monsieur le Maire. Bonsoir à tous.

*La séance est levée à 0 H 55.*