

cn **d** **p**
Commission
nationale
du débat public

Bilan du débat public Francilienne

mars 2006 - juillet 2006

établi par le président
de la Commission nationale
du débat public

27 juillet 2006

Le débat public
sur le projet de prolongement
de la Francilienne de Cergy-Pontoise
à Poissy-Orgeval

Le bilan
du débat public

Le débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne (autoroute A104) de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval s'est terminé comme il avait commencé: dans le vacarme; s'est ainsi vérifié une nouvelle fois le fait que plus l'histoire d'un projet est longue, plus les positions des uns et des autres ont eu le temps de se figer, plus elles s'expriment avec passion. Cela peut se comprendre et on le comprend mieux lorsque l'on entend les témoignages de certains intervenants ; mais ce qui ne peut être admis, c'est que cela s'accompagne d'intolérance, de violence verbale, de refus d'écouter ceux qui ont d'autres opinions; on en a eu malheureusement un certain nombre d'exemples, qui paradoxalement émanaient parfois de personnes ou d'organismes qui plaidaient en même temps pour la nécessité d'un débat démocratique.

Est-il besoin de souligner que ces comportements sont d'autant plus inacceptables qu'ils sont de nul effet; le débat public s'intéresse aux positions qui sont exprimées, aux arguments qui les sous-tendent, non à la qualité ou au nombre de personnes qui les soutiennent, et encore moins au nombre de décibels qui les accompagnent.

Cette volonté de perturbation systématique s'est manifestée avec une force particulière lors de la réunion de clôture¹, au point de contraindre M. Jean Bergougnoux, président de la Commission particulière, à mettre fin à la séance au bout d'une demi-heure. C'est très regrettable car cela a privé ceux qui souhaitaient participer sérieusement à cette séance d'entendre l'avant-projet de compte-rendu que comptait présenter M. Bergougnoux, de vérifier que cela était bien fidèle à ce qui s'était dit pendant le débat et d'apporter éventuellement les observations ou précisions nécessaires. Mais là aussi, c'est de nul effet car à ce moment le débat avait eu lieu; les éléments du compte-rendu sont mis en ligne sur le site Internet dès le lendemain et ceux qui le souhaitent ont jusqu'au lendemain soir pour faire connaître leurs réactions.

Fort heureusement, toutes les réunions ne se sont pas déroulées de la même façon. La première, même si elle avait été aussi particulièrement bruyante, avait fait apparaître la problématique (et aussi ce en quoi elle devrait être précisée) et permis, à défaut de dialogue, l'expression des positions initiales des acteurs. Les réunions suivantes ont permis que peu à peu se construise la confiance envers la Commission particulière; son indépendance et sa neutralité avaient été mises en doute par certains au début, et même s'il y eut encore plus tard une ou deux interventions isolées en ce sens, l'attitude de M. Bergougnoux, président, et des membres de la Commission particulière ne fut plus mise en cause et au contraire, à la fin, ils reçurent des compliments pour la façon

¹ Depuis quelques jours, le site Internet d'une association comportait les consignes suivantes: « *Le 6 juillet munissez-vous de tout ce qui fait du bruit, beaucoup de bruit, énormément de bruit; l'objectif est de massacrer tous les tracés en rive droite; en un mot: nous devons faire exploser les décibels à chaque évocation des tracés rouge ou vert* ».

dont ils avaient mené le débat. D'autre part, ces réunions, qui étaient des réunions de proximité, ont permis, dans les différentes zones touchées par une des hypothèses de tracé, que s'expriment les préoccupations des populations concernées, que soient examinés les avantages et les inconvénients du tracé envisagé, que soient évoquées les propositions d'amélioration ou de modification de ce tracé. Enfin le cycle des réunions thématiques sera consacré à l'approfondissement des grandes questions et des grandes thématiques précédemment évoquées.

Sur toutes ces questions, le débat aura été très nourri – on le constatera plus loin lorsque j'analyserai ses apports. C'est dû à la qualité du travail fait par M. Bergougnoux et sa Commission particulière pour préparer ce débat, en concertation avec tous les acteurs préalablement identifiés, pour l'organiser de façon structurée et enfin pour l'animer ; ce fut un travail considérable et je veux leur exprimer, avec naturellement une mention toute particulière pour le président, ma considération et ma reconnaissance pour la façon dont ils l'ont mené.

Mais l'intérêt de ce débat est dû aussi à la participation exceptionnelle qu'il a suscitée (11 000 à 12 000 présents aux réunions publiques) et, c'est le côté positif de la passion déjà signalée, à la forte implication de certains participants, à la qualité de certaines interventions.



La Commission nationale du débat public a été saisie le 30 mai 2005 du projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise, ou plus précisément de Méry-sur-Oise à Poissy-Orgeval (à l'échangeur des autoroutes A13-A14) sur environ 22 km.

Ce projet viendrait ajouter à l'Ouest une section à la troisième rocade d'Ile-de-France qui s'est développée progressivement au Nord, à l'Est et au Sud de Paris, mais laisserait encore une section en lacune jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines. Les objectifs qui lui sont assignés sont les suivants :

- ▶ améliorer les liaisons entre les pôles régionaux : Roissy, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines,
- ▶ contribuer au développement du territoire en favorisant l'accessibilité aux activités économiques,
- ▶ faire face au développement de la mobilité et en particulier au développement des déplacements en grande couronne,
- ▶ délester les voies locales adjacentes à la Francilienne et permettre la reconquête du réseau local au profit d'autres modes de déplacement,
- ▶ améliorer la sécurité routière sur le réseau routier en concentrant le trafic de portée moyenne sur une infrastructure adaptée.

La CNDP décide le 6 juillet suivant d'organiser un débat public sur ce projet en prenant en considération, d'une part, le fait qu'il apparaît comme un facteur de structuration du réseau routier francilien, lui-même élément essentiel du système national de transport, d'autre part l'importance des enjeux économiques et sociaux ainsi que des impacts sur l'environnement naturel ou urbain des différentes solutions envisagées ; la CNDP relève aussi que le principe de cette réalisation figure depuis 40 ans dans divers documents de planification et que cependant le dossier laisse ouvertes les grandes options concernant ce projet, qu'ainsi il y a encore place pour un débat public.

Enfin la CNDP, toujours soucieuse que le débat s'engage sur la base d'une information claire et complète, indique au maître d'ouvrage que le dossier qu'il doit préparer à l'intention du public ne sera considéré comme suffisamment complet que s'il comporte le résultat des études (alors en cours) sur :

- la modélisation des trafics routiers de la zone d'étude dans les différentes hypothèses,
- l'évaluation des impacts sur l'environnement des différentes solutions.

La Commission nationale choisit le même jour l'un de ses membres, M. Jean Bergougnoux, comme président de la Commission particulière qui sera chargée de préparer puis d'animer ce débat public ; sur sa proposition, elle désignera ensuite les membres de cette commission : M^{mes} Sophie Allain et Galiène Cohu, MM. Yves Desrousseaux et Alain Méchineau.



Après le travail de préparation déjà évoqué, la CNDP pourra, le 1er février 2006 considérer le projet de dossier du débat présenté par le maître d'ouvrage comme suffisamment complet et, conformément aux propositions de M. Bergougnoux, elle arrêtera le calendrier et les modalités d'organisation du débat public. Celui-ci se déroulera du 8 mars au 8 juillet et il comportera la gamme désormais habituelle des moyens d'information et d'expression mis à la disposition du public.

L'information initiale des habitants devait être assurée par l'envoi en 247 000 exemplaires, soit dans tous les foyers de la zone d'étude, de trois documents : un dépliant de 4 pages de présentation du débat public (ce qu'il est, ses objectifs, le rôle de la CPDP), le premier numéro du *Journal du débat* (4 pages également) qui donnait notamment le calendrier des réunions publiques, enfin la synthèse en 12 pages du dossier du maître d'ouvrage. Malheureusement, comme cela arrive trop souvent pour ces distributions en nombre non adressées nominativement, on a constaté des défaillances et de nombreuses personnes se sont plaintes de n'avoir rien reçu ; la CPDP décida donc de faire une diffusion complémentaire, en s'appuyant sur les communes ou en recommençant la diffusion et en réalisant un document complémentaire (une carte des tracés, un calendrier, une carte T) diffusé à 80 000 exemplaires. Dans sa version complète, le dossier du débat existait sous deux formes : une version papier (de 90 pages) tirée à 10 000 exemplaires et une version numérique sous forme d'un cédérom tiré à 20 000 exemplaires ; cette version a été adressée initialement à toutes les « institutions » identifiées (collectivités, organismes économiques, associations), puis aux personnes qui en faisaient la demande en renvoyant la carte T incluse dans le *Journal du débat*, enfin, elle a été mise à disposition du public venant aux réunions publiques.

Enfin, le site Internet, comportant d'abord les documents initiaux du débat, sera ensuite nourri des très nombreux éléments apportés par la vie du débat, qu'ils émanent de la CPDP, du maître d'ouvrage ou des participants eux-mêmes ; il est particulièrement fourni et a été très fréquenté (plus de 33 000 visites).

La presse nationale et locale et les organes d'information des collectivités locales ont, avec environ 430 articles, abondamment rendu compte du débat, des réunions publiques, des déclarations parallèles, comme ils avaient, dans la période précédant son lancement, fait connaître les prises de position des différents acteurs.



Initialement, 19 réunions publiques avaient été programmées : 13 réunions de proximité et 4 réunions thématiques en plus des réunions d'ouverture et de synthèse ; le nombre en fut porté finalement à 27, la CPDP ayant ajouté en cours de débat 6 réunions de proximité pour mieux couvrir l'ensemble du territoire concerné par les différents tracés possibles et répondre à la demande de collectivités et 2 réunions thématiques, de façon à donner le temps de l'approfondissement à tous les sujets le méritant et notamment de consacrer trois réunions aux diverses questions touchant à l'environnement ; c'est ainsi qu'ont pu être traités à la première de ces réunions les objectifs du prolongement, l'économie et l'aménagement du territoire ; à la deuxième, le bruit et l'eau ; à la troisième, les perspectives d'évolution du trafic et les réponses apportées par les modes alternatifs à la route ; à la quatrième les milieux naturels et les paysages ; à la cinquième les questions de sécurité et la pollution de l'air ; enfin les différents tracés possibles et les propositions alternatives apparues pendant le débat et les questions liées au financement du projet.

Les réunions publiques ont réuni un nombre de participants jamais atteint dans un débat public : entre 11 000 et 12 000 personnes. Mais la participation du public a pris aussi bien d'autres formes : 200 contributions ont été reçues (une trentaine de particuliers, une soixantaine de collectivités, une trentaine d'associations, une douzaine d'organismes économiques, quelques-unes enfin de partis politiques) ; 23 contributions particulièrement substantielles ont donné lieu à la publication d'un cahier d'acteurs tiré à 5 000 exemplaires ; 1 200 questions et autant d'avis ont été adressés à la CPDP émanant d'habitants d'une centaine de communes (la plupart situées dans la zone d'étude, mais aussi Paris, Versailles ou Roissy) ; toutes ces contributions au débat ont été mises sur le site Internet qui, on l'a déjà vu, a connu une fréquentation remarquable.



Quels ont été les apports de ce débat si suivi et si animé ?

I - La première chose qui ressort avec insistance, c'est l'exaspération de nombreux intervenants à l'égard des pouvoirs publics, de leur incapacité à prendre des décisions, à mettre en œuvre les décisions, à régler le problème. On l'entend sous toutes les formes et sur tous les tons : des riverains de la RN184 qui subissent bruit, pollution et insécurité, des milieux économiques qui décrivent les handicaps qui en résultent pour l'activité économique, du maire qui évoque sa commune « sinistrée », du public qui crie « 40 ans, ça suffit ! ».



II - La demande qui en résulte de la part du plus grand nombre des acteurs institutionnels, devant des salles souvent partagées, c'est de réaliser rapidement un prolongement considéré comme indispensable.

Cette position n'est pas unanime : des élus Verts des conseils municipaux concernés ou du Conseil régional ont très régulièrement développé une thèse opposée : il ne faut pas réaliser le prolongement de la Francilienne car il faut mettre fin au « *tout-autoroutier* », cette solution dépassée ; l'enjeu majeur est de diviser les émissions de gaz à effet de serre par 4 d'ici à 2050, cela suppose que dès maintenant on modifie nos comportements et notamment notre conception des déplacements ; d'ailleurs la hausse du prix du pétrole, dont on n'a pas vu le terme, et l'épuisement prévisible de la ressource nous contraindront à le faire à brève échéance. Il faut donc développer les transports en commun et, pour le fret, le transport ferroviaire ou fluvial pour répondre aux besoins.

Il semble aussi que certains refusent le prolongement de la Francilienne parce qu'il aurait, seul, plus d'inconvénients que d'avantages ; une phrase entendue : « *Il faut boucler le projet, pas le bâcler* ». Pour eux, la vraie solution serait son bouclage complet et, compte tenu des difficultés rencontrées jusqu'alors, on pourrait envisager un passage plus à l'Ouest, au-delà de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Mais le maître d'ouvrage fait observer que, compte tenu de la faible part, moins de 5 %, que représente le transit dans le trafic total (alors que le trafic interne à la zone d'étude représente 40 % et le trafic d'échange 55 %), une telle solution n'apporterait pas de réponse au problème qui se pose aujourd'hui.

Plus fréquente en revanche est la position qui consiste à se déclarer favorable au prolongement de la Francilienne mais en soulignant qu'il ne doit être qu'une première étape pour aboutir au bouclage, car la Francilienne ne jouera pleinement son rôle que lorsqu'elle aura atteint Saint-Quentin-en-Yvelines et Saclay.

Quels sont les arguments de tous ceux qui demandent le prolongement ?

► Les difficultés croissantes de circulation éprouvées quotidiennement sur la RN184 et, par répercussion, sur les voies secondaires de part et d'autre ; toutes les nuisances et tous les risques qui en découlent.

► La nécessité de faire face à l'accroissement prévisible du trafic dans les années à venir : les services de l'Équipement prévoient une augmentation de 20 à 45 % selon les sections d'ici à 2020. Ces projections sont critiquées comme n'étant que la prolongation des évolutions passées et n'intégrant pas les nécessaires changements de comportement déjà évoqués. Mais un expert indépendant à qui la CPDP a fait appel (M. Ambrosius Baanders, Néerlandais) pour qui la méthode utilisée par le maître d'ouvrage est classique, fait diverses observations, relève même certains facteurs de sous-estimation de la croissance du trafic, et au total n'invalide pas ces prévisions dont les résultats sont proches d'études faites pour des zones comparables des Pays-Bas.

D'ailleurs, souligne la direction régionale de l'Équipement et relèvent divers acteurs, ces prévisions de croissance du trafic sont cohérentes avec les perspectives de construction de logements et d'évolution de la population et de l'emploi dans la zone d'étude que les collectivités retiennent comme bases de leurs travaux de planification, qu'il s'agisse des documents d'urbanisme des communes ou groupements de communes ou du schéma directeur de la région Ile-de-France en cours de révision par le Conseil régional.

Il faut donc faire face aux besoins de déplacement et notamment à ceux des activités économiques. Pour tous les acteurs économiques qui se sont exprimés, du chef d'entreprise à l'organisation patronale ou à la compagnie consulaire, il s'agit d'abord du rattrapage d'une situation qui s'est gravement dégradée au fil des années et qui aujourd'hui non seulement constitue un lourd handicap pour la vie des entreprises existantes mais nuit à l'attractivité de cette partie du département ; il faut donc mieux relier les différents pôles d'activités et permettre ainsi le développement de l'économie ; c'est à l'État

qu'il revient de prendre cette décision, au titre de responsable de l'aménagement du territoire (que l'on a entendu distinguer de l'aménagement des territoires, relevant des collectivités territoriales).



III - Les modes alternatifs ne sont pas oubliés : les transports en commun comme alternative à la voiture particulière pour les déplacements de personnes et le transport ferroviaire ou fluvial comme alternative au transport routier pour les marchandises. Ils sont évoqués dans presque toutes les réunions de proximité et une réunion thématique leur est consacrée.

Les Verts et ceux qui adhèrent à leurs positions considèrent que leur développement suffirait à répondre aux besoins et rendrait inutile la réalisation de nouvelles infrastructures routières ; ils plaident donc pour une politique volontariste en leur faveur comportant à la fois des investissements et des mesures d'incitation à leur utilisation. Les autres intervenants sont d'accord pour considérer qu'en effet leur développement est indispensable, mais considèrent qu'ils ne suffiront pas à répondre aux besoins, *a fortiori* à la croissance des besoins, et maintiennent donc leur demande de réalisation du prolongement de l'A104.

Les représentants du maître d'ouvrage ont, chaque fois que le problème était soulevé, tenu à signaler que la politique du ministère des Transports n'était plus du tout une politique uniquement ni même principalement routière ; en Ile-de-France, lorsque l'on dépense 3 € pour les transports, 2 vont aux transports en commun et 1 à la route, ce dernier réparti par moitié entre des travaux nouveaux et des mesures de protection des riverains.

Chacun des modes alternatifs a été évoqué et des exemples ont été donnés.

► Pour les transports en commun : une demande répétée s'est exprimée en faveur de la tangentielle Ouest, qui relie actuellement Noisy-le-Roi à Saint-Germain-en-Laye et ne connaît qu'une faible fréquentation ; son projet de prolongation semble en panne, s'inquiètent des intervenants. Or ce projet, qui la prolongerait au Sud jusqu'à Saint-Cyr-l'École et au Nord jusqu'à Achères (mais certains le trouvent insuffisant et voudraient qu'il aille de Versailles à Cergy), assurant de nouvelles connexions avec le RER et avec des lignes SNCF, permettrait de capter environ 5 % du trafic de la Francilienne. On apprend en cours de débat que ce projet devrait être soumis au conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) au cours de ce mois de juillet.

De façon plus générale, la réunion sur l'intermodalité a été l'occasion d'entendre exposer les difficultés particulières d'organisation des transports en commun – et notamment des tracés en rocade – dans une zone telle que celle-ci : la multiplicité et la dispersion des pôles d'habitat et d'activités sont tels qu'il est très difficile de concevoir un réseau qui réponde aux besoins, d'une part, et qui attire la clientèle suffisante pour être économiquement viable, d'autre part.

► Le fret ferroviaire a connu une forte décroissance depuis les années 70 et les prises de position volontaristes en sa faveur n'ont pas encore provoqué un redressement significatif ; on cite quelques exemples d'initiatives récentes qui pourraient servir de référence et des entreprises se déclarent soucieuses de diversifier les mode de transport qu'elles utilisent. Mais on rappelle aussi une donnée de base : le ferroutage exige une distance de 650 km pour apparaître comme une solution économiquement pertinente, or 80% des transports effectués dans la zone se font sur une distance maximale de 150 km.

► Le fret fluvial connaît en revanche une évolution très positive depuis quelques années et, dans cette zone, la réalisation de Port 2000 au Havre et la perspective de réalisation du Canal Seine-Nord Europe offrent des perspectives très intéressantes : le trafic sur la Seine pourrait être multiplié par 8 et soulager d'autant l'autoroute A 13 qui lui est parallèle. Des équipements existent ou sont en projet dans la zone d'étude : le port de Saint-Ouen-l'Aumône, la plate-forme portuaire d'Achères. Tous ces atouts combinés permettent d'espérer une croissance du trafic fluvial de 7 à même 10 % par an, ce qui ferait passer le volume transporté de 5 millions de tonnes à 19, voire 30 millions de tonnes en 2020, représentant alors presque 10 % du volume total prévu.

Ces éléments sont positifs mais montrent aussi qu'ils ne suffisent pas à régler le problème, soulignent ceux qui demandent le prolongement de la Francilienne.



IV - On passe alors à l'examen des différentes solutions envisagées.

La CPDP, en accord avec la CNDP, avait eu le souci que le débat ait lieu en toute transparence et donc que soit ajouté aux variantes exposées par le maître d'ouvrage dans son dossier de saisine le tracé Nord-Ouest qui, à la demande du collectif d'associations intitulé CoPRA184, avait fait l'objet d'une expertise décidée par le ministre de l'Équipement en 1998 ; la conclusion de l'expertise n'avait pas été favorable mais il fallait que chacun puisse de nouveau faire valoir ses arguments et c'est pourquoi cette variante figure (sous le nom de « *tracé violet* ») à côté des autres dans le dossier soumis au débat.

Malgré cela, et parce qu'il y a beaucoup d'autres points de litiges, ce volet du débat public a été à vrai dire le plus décevant. On a pleinement constaté ici la difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité, d'un débat utile sur ce type de question lorsqu'un projet, en « *40 ans d'études et de concertation* » (titre d'un chapitre du dossier du maître d'ouvrage), a connu de nombreuses variantes de tracé, des hypothèses abandonnées, des décisions prises, puis suspendues...

Chaque variante a vu se constituer contre elle un front du refus. La population de chaque commune, et son maire, rejettent le tracé qui les touchent ; ou ils le rejettent dans l'absolu, ou ils le rejettent vers la commune voisine, qui clame aussi son refus et son indignation, le maire en particulier s'étonnant qu'un collègue ose se prononcer pour un territoire qui ne relève pas de sa responsabilité. Assez souvent l'accord se fait pour considérer que le prolongement doit passer « *en dehors des zones urbanisées* », sans plus de précisions.

Assez vite, quelques rares acteurs ont ressenti que le débat piétinait et ont suggéré qu'une réflexion, une concertation, s'engage parallèlement pour essayer de dégager des éléments de solution ; M. Bergougnoux y a encouragé en disant que le débat public serait, le moment venu, prêt à entendre de telles propositions et que la dernière réunion thématique, consacrée notamment à l'étude des tracés et des solutions alternatives, serait le cadre adapté pour cela. Quelques propositions sont en effet apparues mais ont à leur tour suscité autant sinon plus de critiques que d'approbations.

Que peut-on retenir cependant ? Je ne reprendrai pas l'analyse très fouillée à laquelle se livre M. Bergougnoux dans son compte-rendu et ne reprendrai que les quelques éléments qui me paraissent se dégager plus nettement de l'ensemble.

a) **Le tracé violet**, par le Nord-Ouest de Cergy, a au début été présenté comme la solution par tous ceux qui refusaient le passage de l'autoroute en milieu urbanisé ; il paraissait plus acceptable de faire passer l'A 104 en zone rurale, « *dans les champs de patates* » selon une expression utilisée plusieurs fois. Mais rapidement, il a fait l'objet de vives critiques et en définitive n'a plus guère été défendu par personne. Ses détracteurs soulignent ses faiblesses par rapport aux objectifs visés : nettement plus long que les autres tracés (56 km au lieu d'un peu plus d'une vingtaine en moyenne pour les autres), plus coûteux, il ne desservirait pas les principales zones d'activités et ne capterait pas la majorité du trafic de la RN 184 qui restera surchargée.

Ces arguments seront repris par beaucoup d'intervenants et notamment par les habitants et les élus de la zone concernée qui critiqueront l'atteinte portée à la qualité de vie d'une région jusqu'alors préservée ; ils feront remarquer qu'il y a dans la bande des 500 mètres autant de riverains (15 000) que pour le tracé bleu ; ils dénonceront surtout le caractère inacceptable de l'empiétement sur un parc naturel régional (PNR) ; d'ailleurs le conseil syndical du PNR du Vexin français se prononce à l'unanimité contre ce tracé. A la mi-avril, on verra le représentant du CoPRA184 déjà cité appeler les habitants du Vexin à se mobiliser contre ce tracé et l'on n'entendit plus d'autres interventions en sa faveur.

b) **Le tracé noir** consiste à réaménager la RN 184 selon son tracé actuel (Méry-sur-Oise, Saint-Ouen-l'Aumône, Eragny-sur-Oise, franchissement de la Seine à Conflans-Sainte-Honorine et traversée de la forêt de Saint-Germain avant de rejoindre l'autoroute A14 environ 2 kilomètres avant Orgeval). On a fait valoir que ce serait celui qui se réaliserait de fait, si on refusait tous les autres tracés. Il est rejeté par les habitants et les élus des communes traversées et en particulier :

- ▶ ceux d'Eragny-sur-Oise qui ne veulent pas voir leur situation aggravée et demandent au contraire la transformation de la route nationale en boulevard urbain,
- ▶ et ceux de Saint-Germain-en-Laye : la mairie a invité la population à signer une pétition qui a recueilli 5 000 signatures. Leur argument est évidemment la nécessaire défense de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, site d'une valeur exceptionnelle et lieu de détente apprécié des habitants de la région parisienne. Pour eux, le fait qu'une partie d'un tracé serait en tranchée couverte, voire en tunnel, n'atténuerait pas la coupure et donc l'atteinte grave portée à la forêt.

De façon presque subsidiaire, il est fait remarquer que cette solution serait celle dont la réalisation exigerait les délais les plus longs puisque les travaux seraient menés alors que la circulation serait maintenue.

c) **Le tracé rouge**, ou tracé dit parfois « *historique* » retenu par décision ministérielle de janvier 1997, passe en rive droite de la Seine par la boucle de Chanteloup. C'est celui qui reçoit à la fois les soutiens les plus ardents et les critiques les plus vives. Y sont favorables un certain nombre de collectivités, à commencer par le Conseil général du Val d'Oise et la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise, dans les périmètres de leur compétence, c'est-à-dire dans la partie nord et, pour l'ensemble du tracé, tous les milieux économiques et les organismes qui les représentent, des associations regroupant des chefs d'entreprises (comme l'ARDIES ou PROFILE), et, bien sûr, les élus et la population des communes concernés par les autres tracés.

Leurs arguments : ce tracé répond bien aux objectifs fixés, sur certains points c'est même celui qui y répond le mieux ; et d'autre part, c'est le tracé « *historique* » qui

est connu de tous depuis des années, qui a fait l'objet de réservations d'emprises ; c'est donc celui qui pourrait être réalisé le plus facilement.

Les opposants ne sont pas moins convaincus. Ils énumèrent ses inconvénients : la longue liste des graves conséquences qu'il aurait sur le cadre de vie des communes touchées, les problèmes techniques et d'environnement soulevés par les traversées de l'Oise et de la Seine (avec le problème particulier du viaduc surplombant l'île de Migneaux à Poissy), les difficultés de raccordement à Orgeval avec l'échangeur A13-A14 existant. Ils contestent ses avantages : d'autres tracés desservent mieux les zones d'activités situés en rive gauche de la Seine, l'Etat n'a la maîtrise foncière que d'une faible partie (5%) des emprises réservées et donc sa mise en œuvre ne serait pas plus rapide.

Sur ce dernier point, le maître d'ouvrage a reconnu qu'il y aurait peu de différences de délais de réalisation entre les différentes solutions, à l'exception de l'aménagement de la RN184 qui serait plus long pour la raison déjà évoquée.

Ce sont les nuisances supplémentaires imposées à la population dans des zones urbaines qui sont évidemment les plus vivement contestées ; certaines disent leur indignation que, par rapport au projet de 1997, le projet décrit dans le dossier du débat ne comporte pas d'amélioration des mesures de protection de la population. Aussi, après les réunions de proximité, le maître d'ouvrage a-t-il présenté quelques variantes possibles ou mesures complémentaires qu'il avait étudiées et chiffrées.

De même, tous les intervenants favorables au tracé rouge ont souligné que, pour être plus acceptable, il faudrait qu'il soit enterré, couvert ou accompagné de mesures de protection adaptées sur une plus grande partie de sa longueur ; certains d'entre eux ont fait des propositions précises, par exemple la Chambre de commerce et d'industrie de Versailles Val d'Oise/Yvelines pour améliorer les franchissements de l'Oise et de la Seine.

d) De façon comparable, ceux qui contestent le **tracé rouge**, après avoir plaidé pour l'une des autres solutions, ont proposé des améliorations susceptibles de rendre les tracés bleu ou vert plus acceptables, sans pour autant obtenir le consentement des populations concernées.

Il y a eu enfin des tentatives pour présenter d'autres hypothèses qui, selon les cas, sont des propositions nouvelles ou la recombinaison de portions des tracés proposés par le maître d'ouvrage ; elles émanent de la Fédération française des automobile-clubs, d'associations locales, d'un particulier ou enfin de l'équipe municipale d'Andrésy, qui s'est montrée active sur cet aspect du débat. Mais, malgré des intitulés qui se voulaient plus attractifs (la « *sixième solution* », le « *tracé blanc* ») et malgré parfois la qualité de la réflexion qui les sous-tendait, ces projets ont rapidement été soumis à une analyse critique qui s'attachait essentiellement à leurs défauts et ils n'ont finalement pas permis que se dégagent ne seraient-ce que des points d'accord partiels.

Comme par ailleurs la plupart des intervenants ont, à un moment ou à un autre, souligné que le pire serait de ne rien décider, leur conclusion plus ou moins explicite invite l'Etat à arrêter une décision sur un tracé puis à concerter pour définir les mesures d'accompagnement qui le rendraient le plus acceptable possible.



V - Les problèmes d'environnement ont tenu une grande place dans ce débat public.

Beaucoup d'intervenants ont dénoncé les nuisances de toutes sortes qu'ils subissent du fait de la saturation de voies inadaptées au trafic qu'elles supportent aujourd'hui et c'est pour eux un argument pour demander la réalisation d'une infrastructure nouvelle; la fédération de tous ces plaignants aboutit, on l'a vu, à la position commune selon laquelle l'infrastructure en question doit être réalisée en dehors des zones urbanisées.

D'autres se sont attachés aux conséquences qu'aurait la réalisation de telle ou telle des solutions envisagées.

a) **Atteinte aux sites, aux paysages et aux milieux naturels.** On a déjà évoqué le parc naturel régional du Vexin français et la forêt de St-Germain-en-Laye mais les vallées de l'Oise et de la Seine ont eu également leurs défenseurs : par exemple, la triple traversée de la Seine par le « tracé vert » est pour certains une raison suffisante pour l'exclure définitivement.

Et il y a d'autre part des sites moins étendus mais présentant un intérêt scientifique particulier (des carrières, un vallon, un étang...) recensés comme zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de catégorie I.

b) **L'eau.** Plusieurs enjeux sont apparus : le premier, qui se rattache aux préoccupations évoquées ci-dessus, est la préservation des écosystèmes aquatiques. Il y a en outre la protection de la ressource en eau potable et tous les tracés sont concernés d'une façon ou d'une autre; trois zones de captage méritent une attention particulière car ce sont leurs périmètres de protection rapprochés qui peuvent être touchés: Meulan, Achères-Montsouris et Poissy.

Il convient enfin de tenir compte d'un risque d'inondation qui affecte certaines zones et de ne pas l'aggraver; le problème se pose en particulier à Achères où le Plan de protection contre le risque d'inondation (PPRI) imposerait des contraintes à une infrastructure nouvelle qui elle-même serait en concurrence avec des projets d'aménagements (dans la mesure où le Plan global d'aménagement (PGA) a été élaboré sans prendre en compte le projet d'autoroute).

c) **Le bruit.** Il a été souligné que le bruit n'était pas seulement un désagrément mais pouvait avoir des effets sur la santé (perturbation du sommeil notamment); c'est une raison pour demander que des zones aujourd'hui calmes ne soient pas perturbées ou que la situation de celles déjà perturbées ne soit pas aggravée.

Les mesures effectuées par le maître d'ouvrage (pour fixer l'état initial et déterminer les protections phoniques à mettre en place afin de respecter les objectifs fixés par la réglementation) ont été contestées; le maître d'ouvrage a donc fait réaliser de nouvelles mesures qui n'ont pas remis en cause les premières. On a constaté cependant que pour les personnes concernées, l'objectif de respecter la réglementation était considéré comme insuffisant et qu'elles demandaient des protections individuelles, considérées comme plus efficaces, à la place ou en plus des protections phoniques installées au niveau de l'infrastructure.

d) **C'est enfin le problème de la pollution de l'air** qui est apparu comme étant de loin le plus préoccupant pour la population; non pas sous son aspect général (augmentation des gaz à effet de serre et contribution au réchauffement climatique), car il y aurait déplacement des trafics plus qu'augmentation du trafic; mais surtout sous l'angle des effets de cette pollution sur la santé humaine.

A cet égard, ce sont les effets à court terme (troubles pulmonaires) et à long terme (mala-

dies chroniques ou cancers) des particules fines qui causent les plus grandes inquiétudes ; la question a été soulevée à pratiquement toutes les réunions de proximité et longuement traitée avec l'intervention d'experts indépendants, lors d'une des réunions thématiques. Comme toujours, l'affirmation du maître d'ouvrage selon laquelle il a fait les études nécessaires (mesures de la qualité actuelle de l'air et prévisions) pour se mettre en situation de respecter les dispositions réglementaires de protection de la population ne satisfait pas le public ; certes il existe des facteurs d'évolution favorables : progrès technologiques des véhicules automobiles et disparition progressive des modèles anciens les plus polluants ; mais les chiffres du maître d'ouvrage lui-même montrent que les seuils réglementaires ne seront pas totalement respectés en tous lieux pour certains polluants (c'est aux carrefours entre route et autoroute et aux sorties des parties enterrées que l'on relève les concentrations les plus fortes) ; et enfin il est reproché à ces travaux de ne pas avoir anticipé le durcissement, prévisible, de la réglementation.



VI - Les aspects coût et financement furent, me semble-t-il, moins débattus que dans la plupart des débats publics.

Le moindre coût du « *tracé noir* » fut un temps utilisé comme un argument en sa faveur, mais cela ne dura guère. Celui-ci écarté, c'est le « *tracé rouge* » qui, dans sa conception initiale, devenait le moins cher, à égalité avec le « *tracé vert* » ; mais il faut tenir compte de toutes les améliorations demandées ou suggérées en cours de débat. La direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France les a chiffrées, de même qu'elle a procédé à une évaluation sommaire des tracés alternatifs proposés par la Fédération des automobile-clubs ou la mairie d'Andrésy ; finalement tous les projets seraient compris dans une fourchette allant approximativement de 2 milliards à 2,5 milliards €.

Quant au mode de financement, les trois possibilités théoriques ont été évoquées.

- le financement classique sur des crédits budgétaires : il a suscité des commentaires dubitatifs ou ironiques : faibles disponibilités d'un Etat impécunieux, disproportion entre de tels coûts et les possibilités des collectivités locales. Il est à noter que le Conseil régional n'a été présent en tant que tel à aucune réunion – et cette absence, venant après celle qui a marqué les débats publics sur le projet d'extension du tramway à Paris ou sur le projet de prolongement de l'autoroute A12 dans les Yvelines, est évidemment regrettable – mais on a compris des propos de certains conseillers régionaux que le Conseil régional n'avait pas l'intention de financer ce projet,
- le partenariat public/privé est compris comme présentant certains avantages, mais ne règle pas tout et l'on risque de retrouver soit le problème précédent (une contribution publique), soit le problème suivant (un péage),
- la concession, formule classique de recours à un partenariat privé, soulève un problème majeur, le péage, unanimement critiqué pour des raisons de natures différentes : il soulèverait des difficultés pratiques de mise en place (mode de prélèvement, emplacements des barrières de péage...) ; il risquerait d'être inefficace (avec un péage comparable à ceux qui sont pratiqués ailleurs, la fréquentation de l'autoroute baisserait de moitié) ; enfin il pose un grave problème de principe (pourquoi cette inégalité avec les autres tracés de la Francilienne, qui sont gratuits ?).



Le présent bilan sera rendu public en même temps que le compte-rendu du débat à l'occasion d'une conférence de presse que nous avons prévu de tenir conjointement avec M. Bergougnoux et son équipe le jeudi 27 juillet 2006 ; nous avons eu à cœur en effet, compte tenu de la coupure des vacances, de faire vite et de n'utiliser qu'une partie du délai de deux mois que nous accorde la loi pour procéder à cette publication.

Le maître d'ouvrage, c'est-à-dire le ministre des Transports, disposera alors de trois mois, c'est-à-dire jusqu'au 27 octobre au plus tard pour prendre et rendre publique sa décision quant à la suite qu'il entend réserver à ce projet et quant aux conditions de sa poursuite. La dispersion extrême des positions prises pendant le débat laisse plus que jamais l'autorité compétente entièrement libre de prendre la décision qui lui paraîtra la plus adaptée ; mais elle rendra d'autant plus nécessaire que cette décision soit précisément motivée et qu'elle le soit par rapport aux arguments échangés pendant le débat. Il importe en effet que le plus grand nombre possible de participants trouve dans la décision finale et dans les motivations qui l'accompagnent la preuve que leurs interventions ont été entendues et analysées et donc que le débat public a, d'une façon ou d'une autre, servi à préparer et à éclairer la décision finale.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Yves Mansillon', written in a cursive style.

Yves Mansillon

