

Prolongement de l'A 104 – La Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval

Réunion de proximité de Chanteloup-les-Vignes

Vendredi 21 avril 2006

Intervention de M. Pierre Cardo
Député-Maire de Chanteloup-les-Vignes

Accueil par Pierre Cardo

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public,
Mesdames et Messieurs les Membres de la CPDP,
Mesdames et Messieurs les Représentants du Maître d'Ouvrage,
Mesdames, Messieurs,

Je suis particulièrement heureux de vous accueillir ce soir pour cette réunion d'information sur un projet qui nous préoccupe tous depuis de très longues années. Je veux parler de l'autoroute A 104 ou plus particulièrement d'une petite partie de cette autoroute qui doit relier Méry-sur-Oise à Orgeval.

Je regrette en effet qu'on ne parle plus de bouclage de Francilienne mais uniquement d'une petite partie d'un plus grand chemin qu'il aurait fallu faire. Mais d'autres ont, de leur côté, su se protéger en faisant classer la plaine de Versailles.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, permettez-moi de vous remercier, Monsieur le Président, pour la façon dont vous menez votre mission. Ce débat public est utile car il permet enfin à tout un chacun de s'informer et de s'exprimer librement. J'observe d'ailleurs, au fil des réunions, que la qualité des échanges devient de plus en plus pointue et moins polémique au fur et à mesure que les citoyens concernés expriment réellement leurs préoccupations.

Même si – et vous avez eu l'honnêteté de le reconnaître – les informations de départ ont été particulièrement mal distribuées, les éléments mis aujourd'hui à la disposition du public, permettent des échanges de qualité. Ces échanges montrent d'ailleurs à certains, promoteurs du projet, que les citoyens ne sont pas dupes et que le vécu est plus fort que les belles envolées lyriques.

Mais j'aurais l'occasion de vous exposer ma position, et notamment celle du maire de Chanteloup-les-Vignes dans quelques instants.

.....

Intervention de Pierre Cardo

Bien avant l'inscription dans la Constitution Française de la Charte de l'environnement, nos concitoyens savaient que l'arrivée d'un fil continu de voitures et de camions passant au milieu d'une zone fortement urbanisée, allait inévitablement leur poser des problèmes et leur mobilisation, au cours de ces dernières années en a largement témoignée.

Notre débat de ce soir qui doit porter sur 5 tracés, même si ; à la lecture des documents à notre disposition, je ne peux m'empêcher de penser que le maître d'ouvrage a quelque idée préconçue. A nous de lui démontrer que nous aussi, nous avons les arguments pour le faire changer d'option.



Dans le courant des années 80, le Conseil général que j'ai alerté, s'est préoccupé des problèmes de circulation dans notre région. De cette réflexion sont nés un certain nombre de projets, dont le nouveau Pont de Triel. Mais une réflexion a également été engagée, tant sur le RD 22, dans sa descente depuis le Plateau de l'Hautil vers Chanteloup que sur le RD 55, tant sa traversée de Maurecourt en provenance de la ville nouvelle de Cergy qu'entre Andrésy et Chanteloup.

C'est à ce moment là que l'Etat s'est réveillé et nous a déterrés un vieux projet et c'est en 1989 que Michel ROCARD, alors Premier Ministre, a relancé ce vieux projet au travers du Schéma Directeur d'Ile de France.

Vieux projet oui car, comme cela a été rappelé ailleurs, des tracés existaient dans les années 30 et les années 50. Mais faut-il pour autant parler de tracé « historique » comme certains se plaisent à l'affirmer, en parlant du tracé dit de la « Boucle de Chanteloup », rien n'est moins sûr. Nous en reparlerons.

Il est vrai que depuis que je suis maire de notre commune, il existe, sur son territoire, entre Andrésy et Chanteloup, une réserve foncière destinée à accueillir un projet de autoroutier qui devait boucler La Francilienne. Il est donc facile, pour les promoteurs de ce projet, de dire aux riverains opposés à ce tracé : « Vous saviez ». Là encore, rien n'est moins sûr.

- Lorsque, dans les années 70, l'Etat a fait construire la Cité La Noé, sans permis de construire, pour loger dans notre région ceux qui devaient quitter les bidonvilles proches de Paris, mais également les salariés des sites industriels voisins, il savait aussi ... ce qui ne l'a pas empêché de construire et de prévoir même un projet beaucoup plus important que celui qui a été réalisé.
- Lorsque, à la fin des années 80, l'Etat a relancé ce projet pour boucler la Francilienne et réaliser notamment le maillon manquant entre Méry et Saint Quentin, voire au-delà pour réellement boucler cette rocade, il savait aussi qu'il était important de relier les villes nouvelles et de rechercher un débouché au Sud. Ceci ne l'a pas empêché d'ignorer le prolongement au-delà de Saint-Quentin et, pire, de rendre impossible, avec le classement de la plaine de Versailles, tout prolongement réel vers Saint Quentin.
- Lorsqu'aujourd'hui, l'Etat ouvre un Grand Débat Public sur ce projet, on ne nous parle plus du bouclage de la Francilienne, ni même de la liaison entre les pôles de Cergy-Pontoise et de Saint Quentin en Yvelines, mais d'un prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.

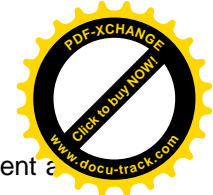
Alors qu'on cesse de nous culpabiliser, nous, habitants de Maurecourt, d'Andrésy et de Chanteloup-les-Vignes, pour ne citer que les communes de notre canton, qui essayons de défendre notre patrimoine et le peu de cadre de vie qui nous reste après les problèmes liés aux carrières souterraines de l'Hautil et aux Champs d'épandage de la ville de Paris dans la Plaine de Chanteloup.

En préliminaire, et même si cela risque de déplaire, je réaffirme ma conviction que le développement économique et social de notre région – plus encore aujourd'hui avec l'OIN – rend indispensable la réalisation d'une liaison routière de qualité, position qui est d'ailleurs largement partagée. Mais le bouclage de la Francilienne, s'il doit se faire, ne peut se faire n'importe comment et dans n'importe quelles conditions.

Alors, comme je l'ai fait en ouverture du débat public à Cergy, le 8 mars dernier, permettez-moi une analyse rapide de ces 5 tracés.

D'abord, et on ne sait pas très bien pourquoi, on nous ressort un **tracé violet**, passant au Nord de Cergy, traversant le PNR pour arriver sans les Yvelines à proximité de Tessancourt – Mézy – Gargenville avant de rejoindre l'A 13.

Outre le fait que ce tracé se situe en dehors du fuseau retenu depuis très longtemps, qu'il est beaucoup plus long que tous les autres, qu'il tente de régler le problème d'une rocade par deux radiales, qu'il passe par le PNR où il y a aussi des habitants et qu'il prévoit de se substituer au futur C13-F13, voirie départementale indispensable, notamment dans le cadre de la future Opération d'Intérêt National, il ne répond en rien aux objectifs recherchés, que ce soit la bouclage de la Francilienne, son prolongement ou la simple liaison des pôles économiques de Cergy et Poissy.



J'ai donc un peu de mal à accepter que, outre le maître d'ouvrage, certains de mes collègues continuent à s'accrocher à cette solution.

Ensuite, le **tracé Noir** (ou N3) – qui porte bien sa couleur – prévoit de transformer la N 184 en autoroute. Si tout le monde est conscient et d'accord pour requalifier très rapidement la N 184 qui est indispensable dans le transport local, il ne peut être question de la transformer en autoroute car elle n'apporte, outre des nuisances inqualifiables, aucune réponse aux enjeux. Il est par ailleurs plus long que certains autres et posera, inévitablement, le problème de son débouché au Sud.

Le **tracé Vert** (ou N1-C2-C3-S1), certes mieux adapté aux réalités économiques locales car permettant la desserte du Pôle économique de Poissy ainsi qu'une liaison avec le futur canal Seine-Nord et la plateforme multimodale, garde cependant plusieurs problèmes graves. Tout d'abord, dans sa partie au Nord de la Seine, s'il contourne Eragny, il créera inévitablement des problèmes à Conflans, au même titre que le tracé rouge dont je reparlerai.

Par ailleurs, au Sud de la Seine, il ne manquera pas de soulever des oppositions à Achères, du fait de sa proximité d'un important secteur urbanisé et la traversée de zones inondables.

Enfin, son prolongement nécessite la réalisation d'un franchissement de la Seine entre Achères et Carrières et un second franchissement entre Carrières et Poissy, ainsi que l'obligation de passer au-dessus de l'Île des Mignaux. Il ne permettra pas, enfin, le prolongement de la voirie départementale entre le nouveau pont de Triel et celui, prévue par le département, entre Achères et la Plaine de Chanteloup.

Restent alors deux tracés : le tracé Bleu (N2-S2) et le tracé Rouge (N1-C1-S1).

Comme je n'ai pas pour habitude de dire toujours NON, et que je ne pense pas que l'intérêt général est la somme des intérêts particuliers, j'avais demandé, suite à des propositions d'un certain nombre d'associations locales, en 1995 à la DDE des Yvelines, de mettre à l'étude la faisabilité d'un tracé reprenant très largement celui connu dans les années 50. Dans le dossier d'aujourd'hui, il s'agit du **tracé Bleu**.

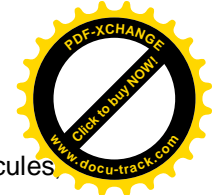
Même si ce tracé, s'il devait être retenu, nécessiterait des études complémentaires, voire des aménagements, notamment pour la protection des champs captant d'Achères qui permettent l'alimentation en eau potable qui est un problème techniquement maîtrisable, ou encore son débouché au Sud, c'est-à-dire à proximité de la N13, je reste convaincu qu'il pourra répondre, pour l'essentiel, aux fonctions demandées à cette infrastructure.

Je sais qu'il y a une forte opposition de certains qui, sous couvert de la protection de l'environnement, voient dans ce tracé une atteinte insupportable à la forêt de Saint-Germain. Qu'ils me permettent simplement quelques remarques et quelques rappels.

Ceux qui ont étudié ce tracé il y a 10 ans, nous ont affirmé que la partie touchée de la forêt de Saint Germain était la « moins noble » et pour la protéger néanmoins, ils ont prévu un passage en tunnel. Les opposants à cette solution semblent d'ailleurs moins préoccupés que moi par la protection de nos habitants et ce sont souvent les mêmes qui ont obtenu des protections importantes pour permettre la passage de l'A 14 à proximité immédiate de la terrasse du Château de Saint Germain qu'aujourd'hui plus personne ne conteste.

Pour ce qui me concerne, mon objectif était simple : trouver une solution qui évite le plus possible les zones urbanisées, tout en répondant à certains besoins objectifs précis, notamment en termes de développement économique, d'environnement et de délestage des circulations locales.

C'est une synthèse qui mérite d'être affinée, discutée et amendée mais c'est une synthèse, quoi qu'en pensent certains, qui est réaliste et réalisable.



Il permet une liaison directe avec le Technoparc, notamment pour l'ensemble des transports de véhicules, un accès au port autonome et à la plateforme multimodale, sans oublier le désengorgement de Poissy.

Avec une liaison directe sur la A14, autoroute à péage en milieu urbain, cette partie de la A 104, surtout si elle devait être financée par un péage, permettrait également un certain désengorgement du nœud d'Orgeval.

Et, pourquoi pas, prévoir un débouché vers le Sud du département.

Mais, tout cela, ne manquera pas d'être contesté.

Il reste enfin un dernier tracé, le tracé N1-C1-S1, ou **tracé rouge** qui, là encore, porte bien son nom.

Bien que certains, et notamment le maître d'ouvrage, mais aussi bon nombre de groupes de pression et d'élus de secteurs voisins, ne se privent pas de nous expliquer que c'est la meilleure solution, à défaut d'être la seule, je vais essayer de vous démontrer l'absurdité de ce raisonnement.

D'abord sur la forme, je rappellerai que ce tracé, lancé en 1989 par le Premier Ministre Michel Rocard, a fait l'objet, depuis plus de 10 ans, d'un certain nombre de décisions importantes :

- En février 1993, juste avant les élections législatives, Pierre BEREGOVOY, alors Premier Ministre, a annoncé officiellement que la solution envisagée pour ce projet sera définitivement abandonnée.
- Edouard BALLADUR, Premier ministre de 1993 à 1995 et son Ministre de l'Équipement et des Transports, Bernard BOSSON, ont confirmé, en janvier 1995, la continuité de l'État et le fait que « toute solution nouvelle ne pourra être que substantiellement différente, géographiquement et/ou techniquement ».
- Lionel JOSPIN, par trois fois, en tant que candidat du Parti socialiste, en 1995, 1997 et 2002, a réaffirmé que la solution de bouclage entre Pierrelaye et Orgeval, rejetée le 4 février 1993 par Pierre BEREGOVOY, sera abandonnée. Il rappelait même que, dès sa prise de fonction en tant que chef du gouvernement en 1997, il avait confirmé l'engagement d'abandon de Pierre BEREGOVOY, même s'il a annoncé qu'il appartenait, « le moment venu, à la Commission Nationale du Débat Public d'étudier les solutions alternatives permettant le trafic de rocade dans ce secteur ».

Voilà pour la continuité de l'État mais si nous sommes tous conscient qu'il s'agit là d'un concept qui a bon dos.

Sur le fond du dossier maintenant, comment en effet accepter de tracé particulièrement destructeur pour des dizaines de milliers de riverains directement concernés, sans parler de ses absurdités techniques.

Ici encore, je me limiterai aux environs immédiats de notre commune et de notre canton. D'autres, dans les villes voisines, ont eu l'occasion de s'exprimer largement et en détail sur des aspects particuliers et rappeler les nuisances.

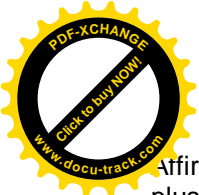
Mais franchement, comment peut-on envisager que cette autoroute qu'on nous avait présentée à l'époque comme une « autoroute ménagère », puisse effectivement répondre aux besoins réels de nos habitants.

Elle coupe en petites tranches nos communes et rend leurs liaisons difficiles.

Maurecourt, petit village sympathique serait pratiquement rayé de la carte.

Une partie d'Andrésy, commune résidentielle, sera coupée en plusieurs morceaux par un ouvrage imposant qui drainera surtout des poids lourds. Ces derniers seront d'ailleurs confrontés d'innombrables montées et descentes, obligeant certainement la construction de voies de dégagement.

Dans notre secteur, les accès à l'autoroute seraient placés de telle façon qu'une utilisation locale sera très difficile et amènera les usagers à utiliser les voiries locales, déjà saturées.



Affirmer que cette autoroute aidera certainement au développement économique de notre secteur relève plus du rêve que de la réalité. A Chanteloup, nous n'avons pas attendu l'autoroute pour travailler notre développement économique et, très sincèrement, le simple passage d'une autoroute, sans accès, ne permettra pas à nos habitants de mieux se déplacer.

Par contre, les nuisances seront importantes, notamment aussi pour ceux de nos habitants qui vivent au quotidien, dans une cité HLM, sans oublier ceux qui, en secteur pavillonnaire, la subiront sous leurs fenêtres.

Le tracé qui nous est actuellement proposé, gèle une grande partie des terrains encore disponibles et interdit, de ce fait, tout développement harmonieux du territoire, notamment aussi au travers d'une voirie locale améliorée et mieux structurée.

Alors certains nous promettent des protections, des couvertures, des merlons ... et j'en passe. Mais les quelques aménagements proposés actuellement reste en deçà de celles déjà obtenus en 1996-1997 et notamment celles négociées directement Bernard PONS, alors ministre de l'Équipement dont certaines ont tout simplement été oubliées.

Quelles sont en effet les garanties contre le bruit et les gaz. Le dossier du Maître d'ouvrage rappelle d'ailleurs lui-même certaines de ces nuisances, comme la nécessité de franchir la Seine en traversant les champ d'expansion des crues et la traversée des périmètres de protection des champs captant.

En matière de pollution de l'air, le dossier reconnaît une forte augmentation de la consommation énergétique et des émissions de dioxyde de carbone (CO², gaz à effet de serre) de 31%, la plus forte augmentation de l'ensemble des tracés.

A titre d'exemple, le tracé bleu n'entraînerait qu'une augmentation de 12%.

En matière de bruit, là encore, une simple comparaison des données du dossier du maître d'ouvrage est parlante. Malgré les quelques aménagements prévus, on ne peut ignorer les conséquences pour les zones résidentielles de Maurecourt, Andrésy et Chanteloup.

Enfin, et c'est encore le dossier du maître d'ouvrage qui le dit, le passage par le tracé rouge ne fait baisser le risque individuel de sécurité routière que très faiblement.

D'un point de vue financier enfin, on ne peut que s'étonner des chiffres qui nous sont annoncés. Malgré ses 22 km, pour la quasi-totalité en zone fortement urbanisée, le tracé rouge serait, avec ses 1,5 milliards d'€, soit 9 milliards de FF, le moins onéreux alors que le tracé bleu, situé pour l'essentiel en dehors des zones urbanisées, affiche un coût 40% plus élevé.

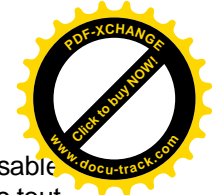
Et puis, où est la logique économique. Alors que tout le monde s'accorde pour dire qu'au cas où cette autoroute devait se faire et à défaut d'assurer le vrai bouclage de la Francilienne qui ne se fera jamais, comment peut-on réellement croire qu'un passage, par le tracé rouge, desservira réellement les pôles économiques importants de notre région.

Arrivant du Nord par Chanteloup et Carrières, il faudra, de toutes les façons retraverser Poissy pour rejoindre ses zones économiques et il en est de même pour les arrivées par Orgeval. Aucun accès direct à ces zones ne me semble réalisable autrement.

Pour ce qui est de la poursuite des trajets vers le Sud et vers Paris, le dossier du maître d'ouvrage est silencieux. D'ailleurs les plans et cartes se limitent étrangement au secteur de Poissy.

Alors dites-nous comment vous aller gérer le trafic additionnel, soit d'après vous chiffres 105700 unités de véhicule particulier (où vous avez d'ailleurs soigneusement évité de détailler le nombre de poids lourds), dont 25700 en transit, qui sera amené sur l'A 13, soit pour rejoindre le sud par le triangle de Rocquencourt, soit Paris.

N'importe quel automobiliste qui emprunte actuellement ces trajets tous les jours, connaît la galère de la montée d'Orgeval et de la traversée de la Forêt de Marly. Or, avant de nous amener des circulations additionnelles, n'aurait-il pas mieux valu d'abord régler les problèmes de l'A 13 dans la forêt de Marly.



Enfin, si je défends aujourd'hui le secteur de ma commune et de ma circonscription, il serait irresponsable d'oublier Orgeval, ville dont on se demande s'il faudrait pas mieux le déclarer catastrophe naturelle avec tout ce que ce projet démesuré amènera et notamment le plus gros échangeur d'Europe

En conclusion, je ne peux que dénoncer le traitement inégalitaire des populations en fonction de leur lieu de résidence. Ce n'est pas parce que cette autoroute doit traverser des régions déjà largement sinistrées et passer à proximité de zones à forte densité de logements sociaux que nos populations devront être moins bien traitées.

Pourquoi, en effet, prévoir pour la forêt de Saint Germain, un tunnel de 6,5 km, sur le tracé noir un tunnel de 3 km et sur le tracé violet un tunnel de 3,6 km alors que nous devrions nous contenter de tranchées couvertes ou semi - couvertes sur près de 7 km et de 13 km en déblai ou en remblai.

Et si on voulait encore parler de traitement scandaleusement inégalitaire je pourrais vous dire quelques mots du Bouclage Ouest de l'A 86, c'est-à-dire le prolongement entre Rueil Malmaison et Jouy-en-Josas d'une part et entre Rueil et Bailly, c'est-à-dire l'A 12 d'autre part. Sur ce secteur, en partie grandement urbanisé, sont prévus deux tunnels à deux niveaux.

Le tunnel entre Rueil et Versailles – Jouy est long de 10 kilomètres (4,5 km entre Rueil et l'A 13 ; 5,5 km entre l'A13 et Versailles, situé entre 15 et 90 mètres de profondeur. Le coût de l'ensemble du Bouclage Ouest de l'A 86, est entièrement à charge du concessionnaire COFIROUTE et s'affiche à 1,7 milliards d'euros, soit à peine plus que ce qui est prévu pour le tracé rouge chez nous, et 25% moins cher que le tracé bleu, avec un tunnel de 6,5 km sous la forêt de Saint-Germain.

Alors expliquez moi où se situe le traitement égalitaire des populations.

Chez nous, même les quelques protections, durement négociées par le passé, n'ont pas été entièrement reprises. Alors qu'on ne vienne pas me parler de la continuité de l'Etat.

Le jour où le maître d'ouvrage garantira enfin une protection totale et optimale de nos populations, on en rediscutera.

En attendant, le projet actuel est et restera inacceptable pour nos habitants.