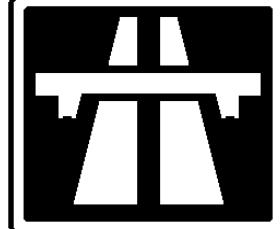


CO.P.R.A. 184

Collectif pour la Protection des Riverains
de l'Autoroute A184 (devenue A104)



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

Vendredi 30 NOVEMBRE 2012

Centre de Diffusion Artistique (CDA)
53 avenue Blanche de Castille

POISSY

INTERVENTION DES ÉLUS

- ❖ Frederik BERNARD, Maire de Poissy (*pour mémoire, intervention en début d'AGO*)
- ❖ Eddie AÏT, Maire de Carrières-sous-Poissy, Conseiller Régional d'Ile de France et Vice-Président de la Communauté d'Agglomération des Deux Rives de Seine,
- ❖ Joël TISSIER, 1^{er} adjoint au Maire de Maurecourt et Conseiller Général des Yvelines,
- ❖ Alain OUTREMAN, Maire d'Achères,
- ❖ Daniel LOUVET, Conseiller municipal d'Orgeval,
- ❖ Sophie RENARD, Conseillère Régionale d'Ile de France

Allocution de Monsieur Frederik BERNARD, Maire de Poissy

Discours d'accueil du Maire de Poissy, monsieur Frédéric Bernard
à l'AG 2012 du CO.P.R.A. 184 au CDA de Poissy

Monsieur le Député,
Messieurs les Maires du Comité contre l'A104,
Messieurs les élus locaux,
Mesdames, Messieurs les adhérents du COPRA 104,
Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs,
Chers riverains,

Avant tout, je tiens à vous dire combien moi-même et ma municipalité sommes heureux d'accueillir l'assemblée générale du COPRA 184 ce soir à Poissy.

A l'instar d'Alexis de Tocqueville, on peut dire de la démocratie locale qu'elle est à la liberté ce que les écoles primaires sont à la science, elle la met à la portée de tous.

Or, la démocratie locale est plurielle. Si elle s'incarne dans les institutions représentatives dont nous, élus, avons la charge ; elle se nourrit d'initiatives citoyennes telles que la vôtre.

Depuis des années vousappelez l'attention de nos concitoyens sur les risques inhérents au projet A104 :

- atteintes irréversibles à l'environnement, à la qualité de vie ainsi qu'à la santé des riverains d'un tracé passant en pleines zones urbaines denses ;
- coût considérable du projet, 3 milliards d'€ pour 22km;
- pertinence contestable d'un prolongement de la Francilienne dont chacun sait qu'il s'arrêterait en cul de sac à Orgeval.

Sachez que, sur toutes ces questions, vous avez toute notre attention.

Dans un discours resté célèbre, Ernest Renan¹ a dit que *Le moyen d'avoir raison dans l'avenir est, à certaines heures, de savoir se résigner à être démodé.*

Je crois, et je parle sous votre contrôle, que, d'une certaine façon, cette formule pourrait résumer l'histoire de votre collectif.

Lancée à une époque où le « tout voiture » constituait encore un horizon considéré par beaucoup comme indépassable, nous sommes arrivés au moment où les faits donnent raison à votre action.

A ce propos, il ne nous a pas échappé que votre démarche citoyenne s'inscrit dans une réflexion plus globale aux enjeux dépassant les limites de nos territoires.

A l'heure où la *Charte de l'environnement* fait figurer au frontispice de nos textes constitutionnels l'affirmation selon laquelle *l'avenir et l'existence même de l'humanité sont indissociables de son milieu naturel*, je peux vous affirmer que nous partageons avec vous la conviction qu'il devient urgent de passer des mots aux actes.

C'est bien cette conviction qui guide, au niveau où elle peut agir, l'action de notre municipalité.

¹ RENAN Ernest, *Qu'est-ce qu'une Nation ?*, conférence prononcée à la Sorbonne le 11 mars 1882, Pages Françaises, 1925, p 36 -73

C'est cette même conviction qui m'a conduit à signer la *Résolution sur le prolongement de la francilienne* que vous avez soumise à l'ensemble des candidats lors des dernières élections législatives.

Et c'est encore cette conviction qui me conduit, aujourd'hui, à vous réaffirmer notre soutien plein et entier, et à lever, par la même occasion, les éventuelles ambiguïtés qu'aurait pu faire naître la transcription erronée de propos m'ayant été récemment attribués, à tort, par la presse.

Je vous remercie de votre attention.

**Allocution de Monsieur Eddie AIT
Maire de Carrières-sous-Poissy, Conseiller régional d'Ile-de-France
Vice-président de la Communauté d'Agglomération
des Deux Rives de la Seine**

Madame la Présidente,
Mesdames, Messieurs les élus,
Mesdames, Messieurs les administrés,
Mesdames, Messieurs,

L'A104 : bref rappel historique

Depuis l'été 1991 et l'information du public sur le projet d'autoroute A104 (à l'époque A184) reliant Cergy à Orgeval, la mobilisation de la population, fédérée au sein d'associations de défense de l'environnement et du cadre de vie, ainsi que celui d'acteurs publics locaux ne s'est pas démentie.

Cela fait donc maintenant plus de vingt ans qu'une opposition farouche à ce projet se manifeste.

Depuis 2008, ce combat a trouvé une nouvelle résonnance.

En initiant la création du Comité des Maires contre l'A104, la Municipalité de Carrières-sous-Poissy a ainsi souhaité se faire le relais des préoccupations légitimes des habitants et travailler main dans la main avec le CO.P.R.A. 184.

Pour rappel ce Comité s'est constitué autour de quatre exigences :

- ❖ L'annulation du « Tracé vert » retenu en octobre 2006 et tout tracé en zone urbanisée,
- ❖ La levée des emprises foncières,
- ❖ La mise en œuvre d'une politique de transports publics à haut niveau de services à l'échelle de la Région Ile-de-France,
- ❖ Le développement du transport fluvial et du fret ferroviaire.

Et la mise entre parenthèse probable du projet de prolongement de l'A104 en raison de difficultés budgétaires ne doit pas nous faire baisser la garde.

Il faut maintenir la pression !

A tout moment, lorsque les conditions le permettront, ce projet peut être réactivé : il n'est en aucun cas abandonné.

Ce que nous réclamons, c'est l'abandon pur et simple de ce projet aussi nocif en termes de santé publique que de destruction de notre cadre de vie.

Pour mémoire, le « Tracé vert » traverserait 16 communes de Méry-sur-Oise (95) à Orgeval. Il concerne un bassin de vie de près de 250 000 habitants !

Aujourd'hui, où en sommes-nous ?

Je le disais, la situation économique de notre pays force l'Etat à mettre en veille certains projets de grande ampleur.

C'est vraisemblablement le cas de l'A104, mais nous devons rester vigilants.

D'autant plus vigilants que, comme je le faisais récemment remarquer à Monsieur Frédéric Cuvillier, Ministre délégué aux Transports, dans un courrier, l'appel d'offres portant sur les études préalables à l'enquête publique relative à la partie nord du tracé se poursuit.

Je rappelle que cet appel d'offres avait été lancé par le précédent gouvernement.

Dès sa prise de fonction, j'ai également tenu à attirer l'attention du Président de la République. Dans un courrier en date du 11 mai 2012, j'ai tenu à lui rappeler des exigences parmi lesquelles, en premier lieu, l'annulation du « Tracé vert ».

Nous n'obtiendrons des résultats qu'avec une mobilisation de tous les instants.

Il faut impérativement que le gouvernement de Monsieur Jean-Marc Ayrault donne des gages de compréhension sur ce dossier et se distingue des politiques menées précédemment.

L'alternance politique doit permettre un dialogue, et ce d'autant que l'exécutif avait affiché en juin dernier sa volonté de changer les méthodes de concertation avec les parties concernées avant toute prise de décision.

Une nécessité, alors que la préoccupation légitime de la population est toujours présente.

Je voudrais citer rapidement quelques chiffres du sondage que le CO.P.R.A. 184 a confié en mai dernier à l'institut de sondage IFOP. Ils sont éloquents :

- ❖ 74% des sondés estiment que le débat public de 2006 n'a pas pris en compte l'avis des populations,
- ❖ Près de 60% des sondés décrivent ce projet (soit le passage d'une autoroute en plein tissu urbain) comme étant une mauvaise chose,
- ❖ 72% des sondés estiment que le budget prévisionnel (soit 3 milliards d'euros) devrait être engagé en faveur du développement des transports collectifs.

L'offre en transports publics, une priorité

Dans le contexte économique que je rappelais, il appartient aux pouvoirs publics de prioriser les projets d'infrastructures.

Pour nous tous, c'est la question de l'offre de transports publics qui doit être prise en main, le plus rapidement et avec le plus de conviction possible.

Au-delà de l'enjeu primordial de santé publique que doivent avoir constamment à l'esprit les pouvoirs publics, c'est bien celui de l'attractivité de nos territoires qui est posé.

Plutôt que l'obstination de l'Etat à voir se concrétiser un tracé autoroutier néfaste, nous devons plus que jamais apporter notre soutien plein et entier au développement de moyens de transports alternatifs.

Car là encore, l'inquiétude est légitime.

Le 2 septembre dernier, le Gouvernement a confié à Monsieur Pascal Auzannet une mission visant à fixer les priorités concernant les projets d'équipements en transport du Grand Paris.

Parmi les premières hypothèses retenues, celle de différer la desserte de nos territoires par le RER E EOLE a été évoquée.

Dans un courrier adressé la semaine dernière au Ministre délégué aux Transports, l'unanimité des élus du territoire de Seine Aval, toutes sensibilités politiques confondues, s'est exprimée vigoureusement contre ce report.

Nous devons rester confiants, car l'engagement des acteurs locaux, élus et associatifs, portent leurs fruits.

Concernant le grand projet de Tangentielle Ouest (TGO), le Conseil Régional d'Ile-de-France a voté lors de la séance plénière du 22 novembre la révision du Contrat particulier Région/Département (CPRD). Cette révision va se traduire concrètement par une accélération du projet.

Aujourd'hui, je me félicite de l'écoute de la Région et du département sur la TGO.

Elle constitue une offre de transport de première nécessité pour la desserte équilibrée de nos territoires.

Dans ce document, la Région et le département confirment l'importance qu'ils attachent à l'engagement rapide des phases 1 (Saint-Cyr – Saint-Germain) et 2 (Saint-Germain - Achères) de la Tangentielle Ouest, ainsi qu'aux études des phases suivantes de ce projet qui pourrait relier à terme l'agglomération de Cergy-Pontoise à l'agglomération de Versailles.

Pour nous tous, élus locaux, le défi est de taille : promouvoir les transports publics afin de recréabiliter un territoire trop longtemps frappé par les difficultés urbaines et la désindustrialisation.

La Tangentielle Ouest et le Projet EOLE, pour ne citer qu'eux, font partie des infrastructures indispensables à la politique vigoureuse de revitalisation et de redéveloppement que nous avons engagés.

Il est de notre devoir de faire comprendre aux pouvoirs publics que le retardement du projet EOLE rendra plus que difficile le maintien de l'effort de construction de logements (objectif : 2500 logements par an) et impactera très négativement la dynamique actuelle de développement sur l'OIN.

Au vu de l'écoute apportée au sujet de la TGO, je ne doute pas que malgré l'inquiétude, nous puissions faire preuve d'optimisme concernant le projet EOLE et l'annulation du « Tracé vert ».

Nos efforts paient !

Le 15 octobre dernier, une rencontre avec des représentants du CO.P.R.A. 184 s'est déroulée à la Mairie de Carrières.

J'ai rappelé à cette occasion l'engagement plein et entier du Conseil Municipal de Carrières qui a voté en juin 2009 une motion rejetant catégoriquement tout tracé en zone urbanisée.

J'ai rappelé aussi combien notre mobilisation appelait aussi de la responsabilité.

Car il ne s'agit pas simplement, vous le savez, de protester contre le prolongement de l'A104.

Il est de notre devoir, à tous, de participer à l'effort de promotion de nos territoires et de promouvoir les solutions alternatives. Car elles existent, vous vous en êtes aperçus :

- ❖ Mise en place de services de transports en commun en site propre et de bus à haut niveau de service sur les routes départementales,
- ❖ promotion des circulations douces avec notamment entre Carrières et Poissy la réalisation d'une passerelle spécialement dédiée,
- ❖ valorisation du transport fluvial et du fret ferroviaire,
- ❖ sensibilisation aux problématiques de santé publique...

...dans notre opposition, nous devons être exemplaires et force de propositions.

Et ce, alors que se dessinent partout de grands projets urbains impactant des bassins de vie et d'emplois importants.

Dans la Ville de Carrières, comme dans toutes les villes concernées par le « Tracé vert » et plus largement sur le territoire de l'OIN Seine Aval, les élus locaux ont pris le problème à bras le corps.

Sachez que vous pouvez compter sur notre engagement à vos côtés pour faire annuler purement et simplement le projet de prolongement de l'A104 et soutenir les solutions dont nos territoires ont besoin.

La mobilisation continue !

Je vous remercie.

Intervention de Monsieur Joël TISSIER, 1er Adjoint au Maire de Maurecourt et Conseiller Général des Yvelines

Le texte qui suit est un résumé de cette intervention.

Le combat contre l'A104 doit intégrer le réchauffement climatique.

Avec l'augmentation de production de CO₂, la terre se réchauffe. Le tiers de la forêt pourrait disparaître.

L'autoroute est un non sens, l'A104 serait symbole d'inéfficacité énergétique.

Il faut développer les transports en commun qui constituent la bonne alternative et les modes alternatifs comme le vélo.

De Maurecourt, je mets 45 mn pour aller à la Défense en vélo.

La difficulté pour développer ce mode de transport, c'est l'autisme des Elus.

Je demande la réalisation de pistes cyclables, il faut pousser les pouvoirs publics et les collectivités à réaliser des pistes cyclables.

Le danger du vélo, ce sont les voitures, il faut donc séparer les flux de circulation vélos / voitures en créant ces pistes cyclables.

Le réchauffement climatique et responsable de la disparition de 13 milliards d'hectares de forêt par an , ce qui a pour effet de rendre le réchauffement climatique encore plus rapide.

Intervention de Monsieur Alain OUTREMAN, Maire d'Achères

Le texte qui suit est un résumé de cette intervention.

Rappel de la position de la ville d'Achères au sujet de l'A104:

- ❖ Nous sommes opposés à l'A104 en zones urbanisées,
- ❖ En 1996, les Achérois consultés par référendum ont rejeté le projet A104,
- ❖ Aujourd'hui nous sommes opposés au tracé vert,
- ❖ Il serait inacceptable d'envisager un tronçon A104 limité à Achères, ce n'était pas prévu au débat public de 2006,
- ❖ Le Port-Seine-Métropole, je ne reviens pas là-dessus (*déjà évoqué après l'intervention de l'économiste au sujet des transports*) l'implantation de la plateforme multimodale c'est la route, mais surtout le fluvial et le ferroviaire.

Le projet de réalisation d'une plateforme multimodale à Achères n'est pas nouveau. Le projet de 120 ha c'est vieux, le projet de 420 ha, ça c'est le Grand Paris.
C'est nouveau depuis N. SARKOZY.

On met la charrue avant les bœufs, il faut déjà mettre en place un calendrier de réalisation des infrastructures ferroviaires.

Aujourd'hui il y a un flou sur :

- ❖ La prolongation d'Eole,
- ❖ La LNPN censée libérer des sillons pour le fret ferroviaire sur les axes existants.

Quid de la continuité de l'Etat sur le Grand Paris ?
On en saura plus après la commission de révision du SNIT.

Ports-de Paris revient vers nous au sujet de la réalisation des 300 ha prévus côté Est du PSM.

Le Maire de Saint-Germain-en-Laye vient de proposer son projet pour le PSG.

Le PSM ne sera pas le port de Gennevilliers, ce sera un port de nouvelle génération. Vous devez bien admettre qu'il puisse y avoir également des évolutions pour améliorer la réalisation d'un port.

Le PSM, ce sera des milliers d'emploi, c'est une Opération d'Intérêt National.

On s'est dit qu'il faut un projet à visage humain.

Si Ports de Paris revient à la case départ, il y aura uniquement les 120 ha pour les granulats qui sont aujourd'hui transportés par camions.

Pour l'A104, on commence à avoir un consensus entre élus pour passer sous la forêt de Saint-Germain.

Avec un tunnelier, il n'y aurait même pas besoin de couper les arbres.

Intervention de Daniel LOUVET, Conseiller municipal d'Orgeval

Dans son intervention, Daniel LOUVET rappelle que le Maire d'Orgeval soutient l'action du CO.P.R.A. 184, que le Conseil municipal d'Orgeval a voté une subvention au CO.P.R.A. 184 en 2012, puis il termine en disant:

Continuez, on y arrivera.

Allocution de Madame Sophie RENARD, Conseillère Régionale d'Ile de France

Bonsoir,

Je suis conseillère régionale d'Île-de-France, habitante de Poissy.

Je vais revenir sur ce qui a été dit par mon collègue au conseil régional au sujet du financement de la liaison ferrée entre Saint-Cyr-L'école et Achères dite Tangentielle Ouest. Ce n'est pas ce que j'appelle moi une accélération.

Tout d'abord, un bref historique pour comprendre mon propos et juger de l'avancée de ce projet : Initialement, le financement de cette ligne ferrée entre Achères et Saint-Cyr-L'Ecole pour 200 millions d'euros était l'unique opération inscrite dans le Contrat Particulier Département Région signé en 2008 pour la période 2007-2013.

Cette ligne ferrée, comme d'autres tramways en création, avait pour vocation de rompre avec la logique des liaisons radiales vers Paris pour relier banlieues à banlieues sans passer par la capitale.

Située sur le tracé de l'ancienne Grande Ceinture (qui porte bien son nom), cette ligne devait être remise sur pieds dans un avenir proche car l'infrastructure était déjà en partie existante.

En 2004, un premier tronçon GCO (Grande Ceinture Ouest) est mis en service entre les gares de Noisy-Le-Roi et de Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture.

Restait donc à compléter la ligne en deux étapes :

- Etape 1 au Sud entre Saint-Cyr-l'Ecole et Noisy-le-Roi
- Etape 2 au Nord par le tronçon de Saint-Germain en Laye Grande Ceinture à Achères Ville.

Mais à la suite de la concertation de l'étape 1, les élus locaux du tronçon Sud ont réussi à obtenir le prolongement de la ligne vers l'Est pour la relier à la gare St Germain RER A.

D'une tangentielle Sud-Nord, nous voilà repartis vers une liaison radiale vers Paris via la gare de Saint-Germain-en Laye RER A. La priorité de desserte Sud-Nord s'est transformée au fil du temps, Paris se comportant encore une fois comme un vrai aimant attirant les rails à lui.

Nous, élus régionaux avons effectivement voté le 22 novembre 2012 un avenant au contrat initial sur cette liaison. Pas pour accélérer le projet mais plutôt dans le but de tenir compte du retard lié à ce nouvel objectif. De 200 millions d'euros initialement prévus en 2008 pour la liaison Saint-Cyr-L'Ecole - Achères, nous sommes passés à 80 millions pour cette opération et nous avons redéployé le reste (120 millions) sur d'autres réalisations notamment routières.

Les 200 millions de la liaison ferrée ne pouvant pas être utilisés dans leur totalité d'ici à 2013 au regard de l'avancée des études et autres enquêtes d'utilité publique, il a été décidé de réduire la part dédiée à la liaison ferrée Saint-Cyr-L'Ecole - Achères.

Les 80 millions d'euros que mon collègue au conseil régional a évoqués en parlant d'accélération sont pour moi plutôt un recul dans le temps et je le déplore.

Le tronçon Sud entre St-Cyr-l'École et St-Germain en Laye RER A est maintenant sur la bonne voie pour être réalisé prochainement. On ne peut pas en dire autant pour le tronçon Nord pour rejoindre Achères.

Puisque tous les élus présents ce soir s'accordent pour dire qu'il faut des transports collectifs alors allons-y!

Mettons-nous d'accord sur les priorités ! Utilisons l'argent public pour des infrastructures sobres en termes de finances publiques.

Arrêtons de tenter de se mettre d'accord sur d'hypothétiques projets extrêmement coûteux chiffrés en milliards, irréalisables au regard des finances publiques actuelles comme le prolongement de l'A104 ou l'immense port d'Achères sur 420 ha.

Choisissons les projets répondant aux besoins immédiats des franciliens en anticipant la raréfaction et la hausse du coût des énergies fossiles.

Soyons responsables et choisissons les solutions utiles et durables du 21ème siècle !