

**COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : PROLONGEMENT DE LA FRANCILIENNE
REUNION DE PROXIMITE DU 3 AVRIL 2006 A PIERRELAYE**

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, Président, Mme Sophie ALLAIN, Mme Galiène COHU,

MAITRE D'OUVRAGE :

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

M. CHRISTOPHE LEFEVRE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

INTERVENANTS :

M. Michel VALLADE, Maire de Pierrelaye :	1
Mme RENAUT, Pierrelaye :	6
M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184 :	7
Mme LEVASSEUR, Poissy :	10
Mme Patricia ALVES MARINHO, riveraine de la RD14, secrétaire de l'association « sos 14 » :	11
M. Jean-Paul SIGWALT, Pierrelaye :	12
M. BENOIT, Herblay :	14
Mme Valérie PEINADO, Herblay :	14
M. Patrick DE COLOMBY, Conflans-Ste-Honorine :	15
M. Yannick LE PERFF, Pierrelaye :	16
M. Xavier OUDART, Pierrelaye :	17
M. Claude D'ORNANO, Président ARDIES Val d'Oise :	18
M. Jean-Christophe POULET, Maire de BESSANCOURT :	19
Mme Fabienne MORELLI, Herblay :	20
M. RAFFOLT, Président du CO.P.R.A. 184 Herblay :	20
M. Philippe HUART, Herblay :	21
M. Claude LOISEAU, Association des Usagers des Transports :	21
M. ROUSSEAU, Petit-fils et arrière-petit-fils de Cultivateur de Pierrelaye :	22
M. Sébastien DUPONT, Représentant des Verts Île-de-France :	22
Mme Évelyne POMMERET, Beauchamp :	24
M. Mamadou BAMBA, Jouy-le-Moutier :	24
M. Laurent LANTOINE, Herblay :	25
M. Claude LEYRIS, Contribuable :	26
Mme Véronique PINHEIRO, Pierrelaye :	27
M. Vincent MATHIEU, Pierrelaye :	27
M. Jean-Michel BOICHOT, Président CO.P.R.A. 184 Éragny :	30
M. Vincent CAUET, Pierrelaye :	30
M. VENDITTELLI, Jouy le Moutier :	35
M. Louis VINCENT, Président CO.P.R.A 184, Pierrelaye :	35
Une Pierrelaysienne :	37
M. Pascal CHOCHON, Association "Demain Pierrelaye Entre Nos Mains" :	38
Mme Pascale AMORIN :	40
M Alain GRÉGOIRE, Pierrelaye :	42
Mme Dominique DELACROIX :	43
M. JEUFFRAULT, Éragny :	44
M. AUSSERRÉ, Herblay :	46
M. Gérald RUTAULT, Maire de Maurecourt :	47
M. CAMMAS, Pierrelaye :	48
M Jean-Claude MUSSOTTE, Herblay :	49

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, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Bonsoir à toutes et à tous, je souhaite d'abord vous présenter les membres de la Commission Particulière du Débat Public, qui vont avoir le plaisir d'animer cette réunion de proximité à Pierrelaye : Sophie ALLAIN, Galiène COHU, et moi-même Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Puisque nous sommes à Pierrelaye ce soir, et je tiens à remercier Monsieur le Maire de Pierrelaye d'avoir bien voulu mettre à disposition cette belle salle de réunion. Il lui appartient d'ouvrir notre rencontre de ce soir.

M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAYE :

Je vois que j'ai l'honneur d'ouvrir le débat donc, je vais essayer de le faire.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, au cours de ces dernières semaines, j'ai rencontré beaucoup de gens et je n'ai pas trouvé un seul Pierrelaysien qui soit d'accord avec le passage de l'A104, que ce soit à l'Est ou à l'Ouest de notre commune.

Du reste, j'ai en ma possession plus d'un millier de signatures, qui ont été collectées en moins d'une semaine. Le refus est unanime : 8 000 Pierrelaysiens - 8 000 oppositions.

Cela, malgré le manque d'information émanant de la CNDP, puisque le document n'a toujours pas été distribué à Pierrelaye, alors qu'il l'a été à Pontoise, ville qui n'est pas concernée par le tracé.

Je les comprends, l'A104 représente 120 000 véhicules par jour, dont 20 % de camions. Ce sera demain, lorsque le bouclage de la Francilienne sera terminé, la liaison Nord-Sud de l'Europe.

En effet, il faut bien imaginer que dans quelques années, alors que les transports de marchandises ne cessent de croître entre le Nord de l'Europe, les Pays-Bas et le Sud, l'Espagne, le Portugal, l'Italie, et devant l'engorgement du périphérique, et peut-être même de son accès assorti d'un péage ou d'un octroi, les camions contourneront la capitale par la Francilienne, qui deviendra ainsi de fait le barreau de liaison entre la A1, la A10 et la A6.

L'Île-de-France, malgré les plans successifs, les SDAU et autres rapports, n'a cessé de se développer de la manière la plus anarchique qui soit. Les déclarations d'intention n'ont pas suffi pour endiguer un accroissement continu de la circulation, à tel point que le trafic est bloqué en permanence. Même si aujourd'hui la région prend quelques dispositions pour améliorer les transports en commun, cela reste sans aucune commune mesure avec ce qu'exige la situation. Ce ne sont pas les attermoissements de l'État pour les projets nécessaires à la rénovation des lignes ferroviaires franciliennes, qui nous font espérer de meilleures conditions de transport des usagers.

Concernant le transport de marchandises nécessaires aussi bien aux secteurs économiques qu'à la consommation quotidienne de plus de 10 millions de Franciliens : tout se fait par voie routière.

Force est de constater, que les mots comme ferroutage ou plate-forme multimodale restent des slogans sans ambition. Ce n'est pas l'ouverture du fret ferroviaire aux sociétés privées au détriment de la SNCF, qui laisse augurer des jours meilleurs.

Aucune disposition sérieuse n'est prise pour stopper « le mal vivre » qui se développe en Ile-de-France. Des villes et des départements sont complètement sacrifiés alors que d'autres sont hyper protégés, devinez donc lesquels ?

C'est la France d'en haut et la France d'en bas, comme dirait quelqu'un que nous connaissons tous, d'ailleurs on le voit bien quand Monsieur BERNARDIN, Président de la prestigieuse Chambre de Commerce et d'Industrie du Val-d'Oise appelle dans son éditorial du courrier économique les chefs d'entreprise à se mobiliser au travers de pétitions, d'interventions, de manifestations, pour réclamer la réalisation rapide de l'A104.

Dans ce même article, il ose dénoncer les riverains, habitants des communes concernés par le passage de l'A104 qui, selon lui, organisent un chantage intolérable au travers de groupes de pression ; les populations apprécieront !

Dans le même temps, je trouve tout à fait inadmissibles et déplacés les propos du maire d'Andrésy qui, pour se débarrasser du problème, réclame à cor et à cri que soient réalisés les tracés N2 et S2. Itinéraires qui, pour épargner Andrésy, viendront sinistrer d'autres villes, notamment Pierrelaye, Herblay, Conflans, Achères, la forêt de St-Germain, et la Plaine de Pierrelaye. Cette plaine, que nous avons eu tant de mal à préserver et qui est maintenant classée dans la ceinture verte. Je rappelle qu'elle est le dernier espace non urbanisé entre la vallée de Montmorency, le Parisis et la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Le SDAU de la région Île-de-France l'a classée, afin qu'elle assure la liaison verte entre la forêt de Saint-Germain, les bords de Seine et la forêt de Montmorency.

L'A104 à l'Ouest de Pierrelaye, c'est placer la ville sous les vents dominants et empoisonner au monoxyde de carbone et aux fines particules 8 000 habitants, et les soumettre au ronronnement permanent du trafic routier.

À l'Est de la commune, ce sont les mêmes nuisances que je viens de citer, auxquelles il faut ajouter les équipements qui ont été réalisés ces dernières années et qui se trouvent sacrifiés, le parc des sports est coupé en deux.

Comment accepterions-nous, en connaissant les effets nocifs du monoxyde de carbone et des fines particules à l'origine de maladies comme le cancer, du bruit qui provoque stress et dépressions nerveuses, qu'une autoroute, chargée dans un premier temps de 120 000 véhicules jour dont 25 000 camions, passe à quelques dizaines de mètres d'un collège et d'un gymnase où étudient quelques 4 à 500 enfants.

A Pierrelaye, c'est d'une manière unanime que toute la population rejette l'autoroute. Les gens ne demandent qu'une chose, c'est de conserver le peu de qualité de vie qu'il leur reste.

En effet, notre ville subit déjà les nuisances de l'A15, de la départementale 14, de l'usine d'incinération Auror'environnement, des survols d'avions à basse altitude. Le sol de Pierrelaye a été empoisonné durant un siècle par les eaux usées de la ville de Paris.

Par ailleurs, une étude d'Airparif indique une très forte pollution sur une bande de 200 mètres qui bordent de part et d'autre les voies autoroutières.

Construire des voies dans cette nature, aujourd'hui dans des zones habitées, est une aberration, alors que sont connus les effets nocifs sur la santé publique, en particulier les maladies cardio-vasculaires qui touchent notamment les enfants et les personnes âgées.

Les Pierrelaysiens n'accepteront pas en plus de tout cela d'être intoxiqués par les gaz d'échappement des camions.

On en a assez d'entendre toujours parler de logique économique et de compétitivité. Une autre logique doit aussi avoir sa place, c'est la logique sanitaire.

Les Pierrelaysiens que j'ai entendus toute la semaine disent non et non aux tracés N1 et N2, et ils entendent avec leur maire et les associations locales s'y opposer par tous les moyens politiques et juridiques dont ils disposent.

(Applaudissements).

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

Merci Monsieur le maire. Eh bien, nous allons précisément débattre de tous les éléments que vous venez d'apporter, avec une prise de position on ne peut plus claire.

Avant de commencer, je voudrais juste vous dire quelques mots sur le débat public et la manière dont nous nous efforçons de le conduire.

Je rappellerai tout d'abord que nous discutons aujourd'hui du projet d'un Maître d'ouvrage, qui est représenté ici par Monsieur Eric DEBARLE, Responsable des études sur ce projet et Monsieur Christophe LEFEVRE.

Nous allons discuter d'une part, de l'opportunité de ce projet : faut-il faire quelque chose ? et d'autre part, des grandes options qu'il soumet au Débat.

La Commission Particulière du Débat Public, que je préside, est totalement neutre. Elle est en quelque sorte l'intermédiaire entre ce projet et le public, c'est-à-dire tous ceux qui, à un titre quelconque en tant que riverain potentiel ou en tant qu'utilisateur potentiel de cette nouvelle infrastructure, s'il arrivait à être décidé, ont leur mot à dire ou leur opinion à donner.

Mon devoir tient en trois mots : informer, écouter et rendre compte.

Informer, c'est faire que tous ceux qui le veulent puissent avoir en main les documents permettant de connaître et de discuter du projet du Maître d'ouvrage.

Ecouter, et c'est probablement la mission essentielle de cette Commission Particulière, c'est permettre à chacun de s'exprimer. En disant chacun, il s'agit bien sûr des élus, des associations, mais aussi tous les citoyens concernés par ce projet. Ce soir, vous aurez donc la parole.

C'est un moyen d'expression, et il en existe d'autres. Vous pouvez écrire et envoyer des e-mails. Vous pouvez suivre sur le site Internet le déroulement du débat et prendre position tout au long de ce débat.

Rendre compte signifie qu'à la fin du débat, la Commission Particulière présente de façon synthétique forcément, mais aussi complète que possible, et en tout cas totalement honnêtement, sans parti pris, tous les arguments qui ont été échangés au cours du débat.

J'espère bien entendu que vous retrouverez bien tout cela au sein de ce compte rendu du débat. Celui-ci interviendra vers la fin juillet, après une réunion de synthèse qui aura lieu le 6 juillet à Pontoise, au cours de laquelle nous vous présenterons l'avant-projet de notre rapport, pour que vous puissiez le compléter, voire le contredire, et que nous puissions élaborer une version finale, qui permettra au décideur, c'est-à-dire le Ministre des Transports, et à travers lui le Gouvernement, de prendre une décision en toute connaissance de cause.

J'insiste sur le fait que ce débat est totalement ouvert, et qu'il peut déboucher sur la décision de ne rien faire, c'est-à-dire des aménagements ponctuels de la voirie existante, ou au contraire sur la décision de construire une nouvelle infrastructure. Le Ministre devra choisir un tracé pour faire les études complémentaires et engager la réalisation de l'ouvrage.

Quelques mots sur les moyens d'information et d'expression que vous avez. Ceux qui participent à cette réunion ce soir ont trouvé à l'entrée de la salle une documentation. Dans l'hypothèse où ils n'ont pas reçu certains documents de base, ils ont pu se les procurer ou se procurer des documents plus complets.

Pour suivre cette réunion, on vous a donné un petit paquet de documents : la carte des tracés, la représentation physique (en remblai, en déblai), ce qu'expliquera le Maître d'ouvrage tout à l'heure et des cartes plus précises représentant ce qui se passerait si était retenu l'un des tracés qui intéresse Pierrelaye.

Je vous dis tout de suite qu'il manque une carte, et j'en suis désolé, mais elle sera projetée tout à l'heure. Vous avez toute l'information complète. Nous enverrons un bon paquet de cartes manquantes, que vous pourrez vous procurer. Ainsi, vous aurez les éléments pour participer convenablement à cette rencontre.

Je voudrais également attirer votre attention sur un autre moyen d'information et d'expression : notre site Internet. Il rencontre un certain succès : 6 000 consultations, 40 000 pages téléchargées, et nous avons d'ailleurs un certain nombre de réactions sur ce sujet.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Garantissez-vous une réponse à toutes les questions sur le site Internet ?

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

Nous avons largement dépassé les 500 questions envoyées au site Internet, plus quelques centaines de questions recueillies par les petits papiers que vous avez trouvés à l'entrée, et que vous pouvez remplir pour poser des questions par écrit.

Vu l'importance, nous avons été obligés de mettre en place un « traitement industriel ». Très généralement, ce sont des questions qui s'adressent au Maître d'ouvrage, mais la Commission Particulière doit veiller à ce que le Maître d'ouvrage fasse une réponse complète. C'est lui qui est responsable du contenu, mais nous devons vérifier qu'il répond

bien à la question posée. Je prends l'engagement que toutes les questions posées auront une réponse.

Les réponses vont commencer à arriver dans le courant de cette semaine. Nous allons progressivement résorber le stock de questions en attente. Nous commençons déjà à y travailler, mais ce n'est pas encore sur le site.

Par ailleurs, nous avons déjà mis sur le site un certain nombre d'avis, dont certains sont véritablement très étoffés et tout à fait intéressants.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Pour quelle raison, avez-vous organisé une réunion sur l'environnement à Triel-sur-Seine ?

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

Pour deux raisons, Triel-sur-Seine n'est sur aucun des tracés présentés au Débat. Si nous avons organisé une réunion à St-Germain, nous n'aurions parlé que de la Forêt de St-Germain, ou ailleurs nous aurions surtout parlé de problèmes locaux. Triel est un endroit neutre et possède une salle d'une dimension suffisante pour accueillir une réunion thématique bien étoffée.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

N'est-il pas étrange qu'il soit aussi urgent de valider un projet de ce type avant 2007 ?

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

Je ne lis pas dans les pensées du Ministre. Il a saisi la Commission Nationale du Débat Public en juillet 2005. Le temps de mettre en place l'organisation, que le Maître d'ouvrage élabore son dossier, nous avons commencé le débat le 8 mars à Pontoise.

C'est un délai raisonnable et il n'était guère comprimable. Il reste décent compte tenu du travail à faire.

Le débat durera quatre mois, le rapport sera élaboré fin juillet. Cela laisse trois mois au Ministre pour y réfléchir. Il fera connaître sa décision à l'automne. C'est un calendrier raisonnable.

Un tel débat, à la veille d'échéances importantes, qu'elles soient présidentielles, législatives ou municipales, n'aurait pas été de nature à avoir un débat véritablement serein. Je crois que ce calendrier est tout à fait raisonnable.

MME SOPHIE ALLAIN, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Deux tracés quadrillant la commune de Pierrelaye sont proposés, quel choix laissez-vous aux Pierrelaysiens ?

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

Nous allons en parler, le premier choix qu'on peut leur laisser, c'est de refuser les deux tracés. C'est ce qu'a fait Monsieur le Maire tout à l'heure.

(Applaudissements)

Pour ce faire, il faut bien argumenter. Nous sommes là pour écouter vos arguments, ils seront retranscrits.

Ces tracés sont assez approximatifs. On peut discuter d'un tracé plus précis et ensuite la manière dont ces tracés sont réalisés : comment passe-t-on ? Quelles précautions phoniques pour limiter le bruit ? Tout cela fait l'objet de discussions.

J'insiste bien sur le fait que nous n'avons pas un dossier fermé, et que tout peut être remis en question.

MME RENAUT, PIERRELAYE :

Vous êtes-vous inquiétés des enfants ? Vous coupez un stade pour passer.
Vous faites des projets sans vous inquiéter de la vie des gens.

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

Je ne fais aucun projet.

MME RENAUT, PIERRELAYE :

Il est inquiétant d'être gouverné par de telles personnes. En 2007, on aura des questions à se poser. Peut-on faire passer une autoroute devant le domicile des concepteurs des projets ? Là, ils auraient un mot à dire.

Les Pierrelaysiens ne se laisseront pas faire.

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

J'ai bien dit tout à l'heure que personnellement je ne faisais aucun projet, et qu'un projet était présenté par le Maître d'ouvrage.

Vous dites que l'on fait des projets sans vous écouter. Nous sommes justement là pour vous écouter.

L'un des projets passe au milieu des stades ? D'après la carte, nous verrons bien si c'est le cas, et dans ce cas il faudrait se poser des questions très sérieuses. Nous y reviendrons tout à l'heure.

Vous êtes là pour vous exprimer, et je suis là pour vous écouter. Donc, vous pouvez être évidemment totalement contre le projet, cela me paraît tout à fait légitime, mais ne dites pas que l'on ne va pas vous donner la parole, car nous allons vous la donner.

Sur la conduite du débat, nous avons à peu près fait le tour des questions posées. Il y en aurait bien d'autres bien entendu.

D'une manière générale, sur ces questions de conduite du débat, j'aimerais entendre Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184.

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. 184 :

Bonsoir Monsieur le Président, bonsoir Mesdames les Membres de la Commission Particulière, bonsoir les représentants de l'ARDIES, bonsoir chères Coprasiennes et chers Coprasiens, bonsoir Mesdames et Messieurs.

C'est un grand honneur pour moi ce soir de représenter le CO.P.R.A. ici à Pierrelaye. Je pense qu'à Pierrelaye jamais la mobilisation n'a été aussi forte, et c'est un grand réconfort. Merci à tous ceux qui ont contribué à cette mobilisation.

Je voudrais également profiter d'être à Pierrelaye pour rendre un hommage particulier à Michel VALLADE et à son équipe municipale, pour leur honnêteté, leur authenticité, leur pugnacité dans ce combat.

Jamais, ils n'ont manqué depuis 15 ans, et on peut les applaudir.

(Applaudissements).

Il est réconfortant qu'il y ait encore des élus de ce type. Cela nous réconcilie avec la politique, et cela nous réapprend à l'aimer.

Je voudrais également tordre le cou à une rumeur, cette rumeur qui naît, qui vit, qui se répand et qu'il faut tuer dans l'œuf. Paraît-il que dans l'entourage du CO.P.R.A. des gens seraient partisans d'autres tracés que le tracé rouge.

Le CO.P.R.A. n'a aucun tracé, ni bleu, ni blanc, ni rouge.

Depuis 15 ans, le CO.P.R.A. se bat pour « pas d'autoroute en zones urbanisées ».

Après le scandale du sang contaminé, celui de l'amiante, que faut-il encore pour qu'ils comprennent qu'une autoroute aujourd'hui ne peut pas passer au milieu de nos salles de bains, de nos salles à manger ou de nos chambres à coucher.

(Applaudissements).

Je le dis et je le redis avec beaucoup de respect : TANT QUE NOUS N'AURONS PAS VU UNE AUTOROUTE DANS LE JARDIN D'UN PREFET, NOUS N'EN VOULONS PAS.

(Applaudissements)

Historiquement, ce tracé remonte à 40 ans. La ville nouvelle de Cergy-Pontoise était en gestation, et il s'agissait d'établir une voie rapide de jonction de cette ville nouvelle à l'A13, désenclavant au passage la boucle de Chanteloup.

Pour des raisons inexplicables, cette voie rapide n'a pas été réalisée.

Par contre, au fil des années, on y a ajouté sans coup férir, en douce, dans les lambris dorés de la République les trafics locaux (jonction des villes nouvelles), les trafics départementaux, les trafics régionaux, les trafics interdépartementaux (jonction du Nord au Sud de la capitale), des trafics nationaux (jonction du Nord au Sud de la France), et plus grave encore les trafics internationaux, soit 150 000 véhicules, dont 20 % de poids lourds.

Ceci est inacceptable, et nous ne pouvons l'accepter.

Boucler la Francilienne en ressortant un tracé vieux de 40 ans, comme si rien ne s'était passé, c'est injustifiable.

Pourquoi, ne voulons-nous pas de ce tracé ?

Ce soir, nous sommes à Pierrelaye et bien entendu le Président du Comité du CO.P.R.A 184 vous donnera les raisons de notre refus, avec le soutien de toute la population et de toute l'équipe municipale.

Je voudrais vous dire en quelques mots pourquoi nous ne voulons pas des 22 km du tracé. Ici, à Pierrelaye, c'est un drame, à l'Est comme à l'Ouest.

Pour ce qui concerne le tracé rouge, le fameux tracé annulé par trois Premiers Ministres : Pierre BEREGOVOY, Edouard BALLADUR, Lionel JOSPIN. Où sommes-nous ? Dans une république bananière, au Mozambique ou au Soudan, pour qu'aujourd'hui, on considère un Premier Ministre comme concierge à Matignon ?

Trois Premiers Ministres, plus hauts personnages de l'État, après avoir entendu tous les arguments décident d'annuler un tracé, celui qui nous concernait à l'époque, il n'y a pas lieu d'y revenir.

Si, aujourd'hui, on revient sur ce tracé rouge, la parole de l'État est bafouée et la mobilisation des populations sera sans précédent.

Il appartient aux renseignements généraux du Val-d'Oise, ici présents dans la salle, de bien avertir les autorités que si cette solution était retenue, ce serait une attaque en règle contre les dispositions prises et la mobilisation serait plus forte que jamais.

Les décideurs seront responsables du désordre public qu'ils créeront.

(Applaudissements)

Les Grouettes : 300 pavillons !

Et qu'on ne nous parle pas de la protection des riverains, il faut passer au-dessus du ru du Liesse, cette rivière qui alimente l'Abbaye de Montbuisson, site incomparable de beauté, de loisirs et de plaisirs.

Il faut passer au-dessus de la voie ferrée, de la RN14, de l'A15 pour faire une jonction aérienne.

Comme l'A15 est aérienne, qu'on ne parle pas d'une jonction souterraine et de protection des riverains !

Tout au long de ce tracé, on ne parle que de protection des riverains. Or, vous le verrez par la continuité de mes explications : ce n'est pas possible.

Ensuite, on arrive à Herblay : 1 000 pavillons aux Buttes Blanches.

Comme il n'y a pas d'argent dans les caisses de l'État, que la région ne financera pas, car elle a 1 milliard d'euros pour toutes les infrastructures autoroutières en Île-de-France, et il

n'est ni pensable ni possible qu'elle ne le mette que sur l'A104, cette autoroute sera forcément à péage.

Après avoir été pollués, vous payerez 7 € pour utiliser cette autoroute pour vos déplacements. Cela signifie qu'elle ne nous servira pas.

Le péage à 12 voies est à 50 mètres des Buttes Blanches.

Donc, Herblay est touché de plein fouet.

Ensuite, on arrive à Éragny-sur-Oise, la seule ceinture verte entre le Département des Yvelines et celui du Val-d'Oise : 6 000 pavillons.

Nos arguments sont tellement forts, que là, il nous a été promis de couvrir cette partie sur 2,3 km, en ouvrant une fenêtre de 200 mètres dans le milieu pour rejeter sur la tête des habitants, les gaz concentrés. Donc, ce n'est pas possible.

On continue le parcours pour arriver à Neuville, et encore 300 pavillons touchés de plein fouet.

Maurecourt arrive tout de suite derrière, encerclée dans sa totalité, avec 2 échangeurs sur une voirie rurale qui ne pourra pas supporter cette jonction. Cette voirie ne peut supporter deux sens de circulation et un stationnement. Cela signifie que le village de Maurecourt est sacrifié.

Aussitôt derrière Andrésy, colline de l'Hautil : point culminant de l'Île-de-France (160 mètres et rayon panoramique 180 degrés), c'est l'une des plus belles vues de la Région Parisienne.

Andrésy la Zébrée. Après avoir été zébrée par la Seine d'une façon naturelle, le Boulevard Noël Marc, la voie ferrée Paris-Mantes, le CD55, on y rajoute l'A104.

Ainsi, sur le plan humain et social, la Ville d'Andrésy ne vivra plus.

A Chanteloup-les-Vignes, la ZAC de la Noé : population d'immigrés avec 17 ethnies, qui sont incapables de se défendre, donc on peut leur en mettre « plein la vue ».

Carrières-sous-Poissy déjà coupée en deux par la RN190 serait coupée en quatre. Elle sera au milieu des ceintures et des bretelles : à votre santé !

Poissy, au-dessus de l'île des Migneaux avec 100 pavillons, un viaduc de 900 m de long avec des piles de 15 mètres dans les pavillons. C'est-à-dire que les pavillons sont devenus invendables.

Pour terminer à Orgeval, sur le plus grand échangeur d'Europe : 55 ha (4 fois Rocquencourt).

On ne boucle pas la Francilienne, ce ne sont que des mots, car ensuite on rejoint l'A13 et l'A12 à Rocquencourt qui sont déjà totalement saturées et qui ne pourront pas supporter cette circulation supplémentaire.

Voilà pourquoi, Mesdames et Messieurs, nous refusons catégoriquement ce tracé sur l'ensemble des 22 km à travers les 11 communes.

Pour cela, la mobilisation des populations doit être exemplaire et déterminée. Je le dis et je le redis ce soir ici à Pierrelaye :

JAMAIS, JAMAIS, L'AUTOROUTE NE SERA NOTRE DEROUTE !

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur BLOT. Je crois qu'il y avait une question au fond de la salle sur le débat lui-même.

MME LEVASSEUR, Poissy :

J'ai compris que le premier engagement de la Commission Particulière du Débat Public était de fournir de l'information au public. Or, nous n'avons pas eu de documentation dans nos boîtes aux lettres.

J'ai consulté le site de la Commission Particulière ce week-end, les deux réunions publiques de la semaine dernière n'y figuraient pas. Vous dites qu'il y a déjà eu 500 questions et je n'en ai vu que 4 sur le site.

Cette information peut-elle arriver avant la fin du débat ?

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

Nous avons diffusé à 240 000 exemplaires 3 documents de base avant le lancement du débat. Nous les avons confiés à un distributeur sérieux, et nous constatons –ce que je dis très sincèrement- que le résultat a des lacunes très importantes. Dans certaines communes, tous les habitants ont reçu la documentation, et dans d'autres on note des trous très importants.

Nous avons essayé d'y remédier, et nous le faisons de différentes façons. Tous ces documents préparatoires figurent sur le site Internet, et ils sont téléchargeables. Il y a même le dossier complet du Maître d'ouvrage et ses annexes. Pour ceux qui veulent entrer au fond des dossiers, il y a tout ce qu'il faut sur le site.

Tous ceux qui participent à des réunions publiques trouvent à l'entrée la documentation complète s'ils ne l'ont pas reçue. Nous avons également envoyé en Mairie des documentations complémentaires et des cartes T, permettant à ceux qui veulent de se les procurer de les demander à la Commission Particulière du Débat Public, ils seront servis.

Nous avons été déçus par l'imperfection de cette diffusion initiale. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour la rattraper.

S'agissant des réunions, nous nous efforçons de mettre sur le site le plus rapidement possible un petit résumé, une page environ, qui donne des impressions sur cette réunion.

Si vous avez consulté le site aujourd'hui, vous aurez constaté qu'il y avait le résumé de la réunion d'Achères et celui de la réunion de Maurecourt.

Nous avons eu avant le résumé de la réunion d'Andrésy. Celui-ci a maintenant disparu car nous avons maintenant la restitution complète, mot à mot, des propos tenus à Andrésy.

Lorsque l'on aura le verbatim, ce qui ne va pas tarder, des réunions d'Achères et de Maurecourt, bien entendu les résumés en question n'auront plus lieu d'être. En attendant que la restitution complète soit disponible, ces résumés vous permettent déjà de savoir ce qui s'est dit en l'occurrence dans les Yvelines, et nous avons ce soir la première réunion dans le Val-d'Oise.

Nous travaillons sur les réponses aux questions, et nous en avons fait une assez grosse partie, validée à partir de ce que nous avait proposé le Maître d'ouvrage. Elles arrivent progressivement sur le site.

Vous avez peut-être noté que 36 avis sont disponibles sur le site.

Je considère que le site Internet, même si effectivement tout le monde ne consulte par le Site Internet, est un moyen d'information essentiel, car il est relativement rapide. Malgré tout, nous avons le devoir de mettre une information fiable et de ne pas mettre n'importe quoi pour faire très vite sur le site.

J'espère que vous serez de plus en plus satisfaits de ce site.

En tout état de cause, tous les documents de base du débat y figurant actuellement sont totalement accessibles.

Y a-t-il d'autres interventions du public sur ces questions de conduite et d'organisation du débat ?

MME PATRICIA ALVES MARINHO, RIVERAINE DE LA RD14, SECRETAIRE DE L'ASSOCIATION « SOS 14 » :

Les personnes, qui n'emprunteront pas l'autoroute à péage, vont bien passer quelque part : où ?

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

A ma connaissance, pour l'instant, cette question du péage est à débattre.

MME PATRICIA ALVES MARINHO, RIVERAINE DE LA RD14, SECRETAIRE DE L'ASSOCIATION « SOS 14 » :

SOS 14 se bat déjà pour que la RD14 revienne à une vie acceptable. Si l'on y ajoute la circulation engendrée par les personnes qui ne voudront pas prendre l'autoroute à péage, ce sera un double combat.

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

On essaie de poser cette problématique très importante. Le Maître d'ouvrage vous indiquera de combien un péage réduit l'efficacité d'une nouvelle infrastructure. Si l'on veut qu'elle ait l'efficacité maximale, elle ne doit pas comporter de péage. La question posée alors porte sur le financement.

Nous évoquerons tous ces sujets et essaierons d'aller au fond des choses.

M. JEAN-PAUL SIGWALT, PIERRELAYE :

J'ai bien écouté les propos du Fondateur du CO.P.R.A. 184. J'ai bien compris qu'il était contre le tracé qui passait à l'Ouest, comme tout le monde ici. Effectivement, cela paraît assez invivable.

Ma question porte sur l'honnêteté des débats. Le tracé Est est catastrophique pour bon nombre de Pierrelaysiens : le stade et les habitations situées à 300 mètres.

Dans le dossier remis à l'entrée, on a une projection informatique de la prochaine voie, qui passerait tout près de la 11^{ème} avenue. Sur votre photo, cette avenue n'existe pas, ni même la partie des travaux. Si vous survolez les lieux, vous vous rendrez compte que le tracé existe.

Je me demande si la tentation ne serait pas très forte d'utiliser cette voie, puisque les travaux ont déjà été faits. Si l'on réalisait la voie représentée sur votre photo, on aurait deux routes à 20 mètres l'une de l'autre. Permettez-moi de penser que j'ai des doutes.

La tentation sera très grande, démontrez-moi que ce ne sont pas les mêmes budgets de faire passer la route sur ce chantier existant.

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

Le Maître d'ouvrage va vous répondre tout à l'heure, car on va regarder ces tracés.

Si vous le permettez, on suit une ordonnance allant du général au particulier, mais vous aurez votre réponse.

Dans cette démarche, Victor BLOT vient de nous brosser un tableau d'ensemble de la problématique de ce prolongement de la Francilienne, en insistant notamment sur le tracé rouge, dont le CO.P.R.A. 184 est évidemment le plus énergique contestataire.

Je souhaiterais que l'on revienne sur la problématique du Val-d'Oise, et d'ailleurs Monsieur le Maire l'a esquissée tout à l'heure, en évoquant le fait d'une croissance du trafic considérable sur la RN184, et aussi le fait, me semble-t-il, qu'en cas de problèmes ailleurs, cela finit par déborder, même sur Pierrelaye.

Y a-t-il des questions ou des commentaires sur ce sujet ?

MME GALIENE COHU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Plusieurs avis émanent d'habitants du Val-d'Oise. Ils demandent une infrastructure routière, car ils ne supportent plus les encombrements générés par cette absence.

Je vous livre un avis qui reflète assez bien l'ensemble de ces commentaires :

Au-delà de la question d'attractivité économique et de développement, la desserte actuelle est très nettement insuffisante pour garantir l'accès aux salariés des entreprises, dans les conditions et délais de sécurité raisonnables.

Passer plus de deux heures, voire trois, dans les encombrements chaque jour est facteur de stress, et nuit à la santé des salariés des entreprises déjà implantées.

Le développement durable passe aussi par la santé au travail.

(Huées).

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

C'était sur le site. Il me semble que le Maire de Pierrelaye a fait quelques allusions au problème que posait l'accroissement du trafic.

Le Maître d'ouvrage a-t-il quelques chiffres sur l'évolution récente du trafic sur la RN184 ?

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

Concernant la RN184, tout le monde peut constater que son trafic est déjà très important et génère à certaines heures un certain nombre d'embouteillages.

Ceci étant, ce trafic va continuer d'augmenter sur la RN184, non pas que chacun souhaite utiliser plus sa voiture qu'il ne le fait aujourd'hui, mais parce qu'il y aura de plus en plus d'habitants et d'emplois dans le secteur.

A titre indicatif, l'agglomération de Cergy-Pontoise a prévu d'augmenter son nombre d'habitants de 25 000 et souhaite créer 10 000 emplois.

Les prévisions du groupement de communes du Parisis, dont Pierrelaye fait partie, tendent vers une augmentation de 25 000 environ. Pierrelaye a une volonté de maîtriser l'urbanisation sur son territoire, mais les communes aux alentours ont d'autres volontés.

D'ici 2020, ces nouveaux habitants et ces nouveaux emplois vont donc générer de nouveaux déplacements, dont un grand nombre en automobile.

Concernant la RN184, je vais vous donner un certain nombre de chiffres en partant du Nord de la RN184 pour aller vers le Sud. Concernant la partie située sur l'autoroute A115 et la zone d'activités des Béthunes, le trafic devrait augmenter d'environ 45 % d'ici 2020 pour atteindre 7 200 véhicules à l'heure de pointe du soir.

Entre la zone des Béthunes et l'autoroute A115, le trafic devrait augmenter de façon nettement moindre : environ de 10 %.

Au niveau de la ZAC des Bellevues, le trafic passera à 6 200 véhicules.

Au Sud de la ZAC des Bellevues, quand on arrive dans Eragny, le trafic va augmenter de 45 % pour atteindre 5 400 véhicules.

Ensuite, en traversée de Conflans, le trafic devrait également augmenter de 45 % pour atteindre 6 300 véhicules.

Aujourd'hui, la capacité de la RN184 est d'environ 6 600 véhicules par heure.

On atteint la capacité maximum de la RN184.

De quoi se compose ce trafic ? Pourrait-il facilement passer autre part ? Il n'en est rien, car la quasi totalité de ce trafic correspond à des besoins créés par la vie du territoire :

- 40 % des déplacements ont leur origine et leur destination à l'intérieur de la zone d'étude. Par exemple, déplacements domicile-travail dans une commune proche.
- 55 % du trafic proviennent d'un échange, c'est-à-dire que l'origine ou la destination se situe dans la zone d'étude, mais le point d'arrivée se situe à l'extérieur. Par exemple, quelqu'un qui va travailler dans les Hauts-de-Seine fait partie de ce trafic d'échange.
- 3 % du trafic emprunté par la RN184 ne s'arrêtent pas dans la zone d'étude.

En fait, tous ces déplacements ont besoin d'emprunter la RN184 ou une route qui en est proche.

M. BENOIT, HERBLAY :

C'est faux, car en 2020, on va manquer de pétrole !

(Applaudissements)

Le prix de l'essence sera tellement élevé que les gens préféreront prendre les transports en commun. On assistera, au contraire, à une chute du nombre de voitures sur les routes.

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

Monsieur DEBARLE, vous donnez des chiffres en 2020, mais pour commencer, quelle est la situation actuelle ?

Le concept de la capacité maximale de la RN184 n'est pas évident pour tout le monde. Quel est le trafic actuel ? Que constate-t-on ?

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

Aujourd'hui, à l'heure de pointe le soir, au Nord de l'A15, en comparaison des chiffres que j'ai donnés, le trafic est d'environ 5 000 véhicules, et au Sud, il est plus important notamment à la ZAC des Bellevues avec 6 000 véhicules.

Par contre, à Éragny et dans la traversée de Conflans, nous atteignons un trafic un peu moindre, car nous sommes aux alentours de 4 000 véhicules.

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

Vous mesurez la situation actuelle physiquement dans vos déplacements. Cela correspond aux chiffres qui ont été donnés, et par rapport à une capacité réputée de 6 000 ; cela permet de sentir le problème.

Ensuite, on verra si les perspectives du Maître d'ouvrage sont vraisemblables ou pas.

MME VALERIE PEINADO, HERBLAY :

Je voudrais reprendre les chiffres indiqués par le Maître d'ouvrage sur la création de 10 000 créations. Avez-vous des preuves ? Quelles entreprises vont venir s'installer ? Avez-vous déjà des contrats, des engagements fermes sur le sujet ?

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

Il s'agit de créations d'emplois entre aujourd'hui et 2020. Le nombre d'emplois indiqué est celui prévu dans les projets de développement des différentes communes.

Ce ne sont pas des contrats fermes. D'abord, on trouve rarement des contrats fermes sur une aussi longue durée, simplement des projets de développement sont menés par les communes.

M. PATRICK DE COLOMBY, CONFLANS-STE-HONORINE :

Quand on fait des projections, généralement on met des hypothèses derrière. Vous nous annoncez des projections de voitures en plus, quelles hypothèses faites-vous sur le développement ou non des transports en commun, le développement ou non du transport ferroviaire ?

Plutôt que d'avoir des chiffres que vous sortez quelque part de votre chapeau, on aimerait connaître les bases de vos études, vos hypothèses, vos modèles.

Pourriez-vous nous répondre sur ce sujet ?

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

En effet, c'est la discussion sur les hypothèses qui permet de savoir si vos conclusions sont plausibles.

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

Nous avons regardé un certain nombre d'apports de développements de ce mode de transport, que ce soit pour les personnes ou pour les marchandises. L'époque du tout routier est certainement révolue.

Ceci étant, concernant le transport des personnes nous avons évalué l'apport que pourrait représenter un transport en commun ferré, celui le plus étudié aujourd'hui dans le secteur étant la tangentielle Ouest, qui relierait Achères à St-Cyr l'École en desservant St-Germain-en-Laye et Poissy. Il est prévu que cette infrastructure accueille 25 000 voyageurs par jour, dont 5 000 seraient d'anciens automobilistes qui abandonneraient leur voiture.

Ce ne sont pas les résultats d'études que nous avons réalisées nous-mêmes, mais celles du STIF (Syndicat des Transports de l'Île-de-France) qui est chargé de l'organisation des transports en commun en région Île-de-France.

M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAYE :

Je ne voudrais pas que l'on se noie dans des chiffres où l'on nous explique qu'il est incontournable de réaliser l'autoroute.

(Applaudissements)

Le débat à Pierrelaye porte sur autre chose. Quels que soient vos chiffres, à Pierrelaye, on n'a pas envie d'avoir l'autoroute à l'Est ou à l'Ouest de la Ville.

(Applaudissements)

Je l'ai expliqué tout à l'heure, on ne raisonne qu'en termes économiques, et on est tout à fait dans la logique libérale, mais à aucun moment on ne parle de logique sanitaire. Demain, des milliers de personnes vont respirer du monoxyde de carbone, et vont mettre leurs enfants dans un collège où ils entendront toute la journée le ronronnement de la circulation.

Je veux bien écouter tous vos chiffres, mais j'entends dire ici à Pierrelaye :

ON NE LA VEUT NI A L'EST, NI A L'OUEST, DEBROUILLEZ-VOUS AVEC VOS PROBLEMES, ET ON NE VEUT PAS LES SUBIR !

M. YANNICK LE PERFF, PIERRELAYE :

Je rebondis sur les propos de Monsieur le Maire, et je suis totalement d'accord avec lui. Cela me paraît simple et efficace. Il y a encore un an, j'habitais à la Garenne-Colombes et je suis venu vivre ici avec ma femme et mon enfant depuis le mois de juin, pas pour retrouver une pollution, du bruit et des nuisances, mais pour trouver une qualité de vie tout à fait normale.

Le Maître d'ouvrage me fait penser à ces personnes haut placées, qui parlent comme des énarques, ou des proches de Monsieur de VILLEPIN, qui vient de sortir le CPE assis sur sa petite chaise, qui ne connaît rien de la vie sur le terrain, uniquement en théorie.

Je n'ai rien contre vous en particulier.

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

Merci.

M. LE PERFF YANNICK, PIERRELAYE :

Mais, vous me faites penser à ces gens-là qui noient le poisson.

Vous vous projetez dans 20 ans, mais je m'en moque complètement, c'est ce qui va se passer maintenant qui m'intéresse avec des choses concrètes, sans chiffres ni blabla.

Je prends la route, un peu moins que les personnes qui travaillent sur Paris, ayant un emploi un peu particulier. Je suis comédien, intermittent du spectacle et je me rends un peu partout. Je n'ai pas de tracé quotidien bien défini, je me rends toutes les semaines en Picardie, régulièrement à Paris, de temps en temps en Normandie. Il me semble que je me déplace assez facilement. Même si parfois il y a des problèmes sur l'A15, je répondrais à ceux qui se plaignent de ces problèmes d'être citoyens et éventuellement envisager une autre solution.

Il est vrai qu'il n'est pas possible pour tout le monde de prendre le train. Plutôt que prévoir des autoroutes, essayons de changer les choses soi-même. Si je m'ennuie dans une voiture tous les matins, je m'interroge pour pouvoir faire autre chose.

(Applaudissements)

Lorsque je me rends en Picardie, je prends la route sans problème, je rejoins la N1 avec la Francilienne ; idem pour le retour. En allant sur Paris, je suis dans les embouteillages, sauf en scooter. Ce sont des choses réalisables et concrètes.

Je le dis avec le sourire, mais on n'a pas envie de se voir quadrillés, comme en Amazonie, où l'on voit tous les tracés faits pour couper toute la terre. On ne voit plus rien de la verdure. Il n'y a plus que des tracés, des trajets : tout cela, c'est du fric ! Messieurs, vous ne pensez qu'à l'intérêt économique d'un pays.

Des petites actions sont faites par-ci par-là, et il y a quelques problèmes, certains n'ont pas reçu leur courrier, des mairies semblent privilégiées. On se renvoie la balle.

Je ne suis porte-parole de personne, je parle en mon nom, mais cela me fait bien rire de voir comment cela fonctionne en France.

C'est un projet qui a 40 ans. Apparemment, il n'était pas judicieux à cette époque, je ne vois pas pourquoi il le serait aujourd'hui !

(Applaudissements)

M. XAVIER OUDART, PIERRELAYE :

On nous lance des projections d'emplois à venir, mais tous les jours on constate des délocalisations, des licenciements. Vous pouvez nous donner autant de chiffres que vous voulez.

Je ne représente personne, ni partis politiques, ni syndicats, autre que moi-même et ma famille. J'ai un peu la voix chevrotante, car entendre de telles bêtises me révolte.

Je rejoins les propos de Monsieur. Effectivement, quand on veut se déplacer en Île-de-France il y a le train.

Prendre le train, ce n'est pas facile car il y a des problèmes de sécurité, aussi des problèmes de qualité d'offre dans le déplacement ferroviaire.

Développez le déplacement ferroviaire et arrêtez de le casser.

(Applaudissements)

Ce que veulent les Franciliens : c'est des RER sûrs, un service de qualité, alors créez de nouvelles voies ferroviaires.

Bien sûr, vous n'y êtes pour rien. Vous nous dites que vous représentez la CNDP. Faites passer le message : on en a ras le bol des routes, on en a ras le bol des camions, on en a assez que vous ne fassiez même pas du tout le ferroutage, mettez les camions sur des trains et cela ira beaucoup mieux.

(Applaudissements)

Je suis une nouvelle fois effrayé de voir le chantage au chômage que vous nous faites, pas vous directement qui représentez la CNDP, mais si vous avez fréquenté la SNCF.

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

Il m'est arrivé d'être Président de la SNCF dans mon jeune âge.

M. XAVIER OUDART, PIERRELAYE :

Vous avez été mon Président pendant quelques temps. Je défends le chemin de fer, évidemment en tant qu'agent SNCF.

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

Moi aussi.

M. XAVIER OUDART, PIERRELAYE :

Je connais les problèmes que rencontre la SNCF actuellement, mais c'est un autre problème.

Je suis un peu scandalisé sur le chantage au chômage que l'on nous fait. J'ai assisté à la réunion au Hall St-Martin. J'ai vu Monsieur SCELLIER allié avec le représentant de la Chambre de Commerce nous faire un pur chantage : accepter l'autoroute et il y aura moins de chômage.

(Huées).

Je donne un conseil à Monsieur de VILLEPIN : qu'il arrête son CPE, son CNE et qu'il nous mette des autoroutes tous les 10 mètres, et il n'y aura plus de chômage en France !

(Applaudissements).

M. CLAUDE D'ORNANO, PRÉSIDENT ARDIENS VAL D'OISE :

Je rebondis sur les propos tenus à propos de l'emploi, et je ne vais pas assommer l'assistance de statistiques et de chiffres, en citant toutes les entreprises de l'Ouest du Val-d'Oise.

Il est sûr que si l'on ne fait pas quelque chose, une voie rapide, et que l'on ne passe pas par le tracé rouge prévu, les entreprises n'auront pas tendance à venir s'installer chez vous, Monsieur VALLADE.

(Huées).

C'est une constatation, et ce n'est pas un chiffre, elles iront plus loin.

Je voudrais poser une question à Monsieur le Maire de Pierrelaye. A-t-il à se plaindre des entreprises qui sont venues s'installer dans les communes voisines : Taverny, Beauchamp depuis les années 70 ?

Je parle en connaissance de cause, car j'ai dirigé une entreprise pendant 35 ans avenue des Châtaigniers dans la zone de Taverny. Je me souviens très bien dans quel état était la région du point de vue de l'emploi.

En 1974, il y avait peu d'entreprises et maintenant il y en a une centaine !

DANS LA SALLE : Où habitez-vous ? Paris ?

M. CLAUDE D'ORNANO, PRÉSIDENT ARDIENS VAL D'OISE :

Pensez-vous, Monsieur le Maire, que si les entreprises ne s'installent pas, l'emploi progressera, et que vous aurez des retombées positives à terme, en 2020 ?

M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAYE :

Je crois, et tout le monde le sait, que dans le même temps, je n'oppose pas la création d'emplois et les problèmes routiers. Que des entreprises viennent et qu'elles créent des emplois : c'est une nécessité.

La région Île-de-France se développe d'une manière complètement anarchique. Je reprendrai tout simplement une période où Paris et la première couronne ont été vidées de leurs entreprises, et où l'on a assisté pendant des années et encore maintenant, à des doubles flux migratoires.

Les entreprises ont quitté Paris et la première couronne pour s'installer ici. Les gens ont continué d'habiter à Paris, et faisaient le trajet pour venir à Cergy. A l'inverse, les gens qui arrivaient à Cergy ne trouvaient pas de travail et s'en allaient travailler sur Paris.

Effectivement, ce n'est pas moi, Maire de Pierrelaye, qui vais faire la planification économique de la France, mais au vu de ce qui se passe, c'est sacrément mal planifié !

La région Île-de-France se développe d'une manière anarchique et ce sont toujours les Franciliens qui trinquent, et on vit de plus en plus mal.

La nécessité économique, c'est plus d'avions, plus de voitures, plus de camions, mais jusqu'où ainsi ? Jusqu'à un moment donné où les Franciliens ne pourront plus vivre !

Il faut quand même se reposer les vraies questions, et pas assortir les problèmes au chantage à l'emploi : si vous n'acceptez pas les camions, vous n'aurez pas d'emplois.

A mon avis, il faut travailler différemment, à partir d'équilibres régionaux. Pendant des années, on a sacrifié la province comme on sacrifie aujourd'hui des pôles entiers de notre industrie en région parisienne.

Il faut certainement se reposer un certain nombre de questions pour travailler différemment. Il ne faut pas me faire le chantage : si vous voulez des emplois, on va passer à côté du collège des Petits Bois et amener des nuisances à 500 élèves, ou on va passer à l'Ouest de Pierrelaye et être sous les vents dominants.

Je partage complètement les propos de Victor BLOT sur le tracé rouge, dit historique, mais en même temps, je voudrais que l'on affirme haut et fort notre opposition au tracé bleu qui nous concerne directement, car il passe à l'Est de Pierrelaye.

M. JEAN-CHRISTOPHE POULET, MAIRE DE BESSANCOURT :

Je voulais venir apporter mon soutien à Michel VALLADE avec qui on se bagarre au sein du SIECUEP pour essayer de trouver un avenir à la Plaine.

Il y a maldonne dans le débat, car certains ont la tentation de penser que l'irrigation coûte trop chère, mais ne se posent pas le problème du coût de l'autoroute. Certains pensent qu'il faut arrêter la ligne Ermont-Eaubonne et passer le trafic sur les bus à partir de 21 heures, mais ne s'interrogent pas sur le coût de l'autoroute.

Le développement durable : c'est aussi penser les transports en commun.

En tout cas les élus de Bessancourt feront connaître officiellement leur position jeudi, mais elle ne fait pas trop de suspens !

A titre personnel, je viens apporter mon soutien à Michel VALLADE.

MME FABIENNE MORELLI, HERBLAY :

Je voudrais répondre à ce Monsieur, chef d'entreprise, et c'est bien car on pourra parler d'égal à égal.

S'il suffisait à un chef d'entreprise d'avoir une autoroute à côté de son entreprise pour créer des emplois, ce serait rudement pratique. Mais depuis le nombre d'années où nous subissons le chômage en France, cela se saurait. Je trouve le discours extrêmement réducteur.

Si je prends les chiffres de la COFACE relatifs à la création d'entreprises dans le Val-d'Oise entre 2003 et 2004, notre résultat est nettement supérieur à celui de l'Île-de-France (+13,4 %).

Nous n'avons pas l'A104, et nous nous débrouillons bien.

Dans ce débat, on aime beaucoup les chiffres. Prenez des engagements. Combien d'emplois supplémentaires nous promettez-vous ?

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Je travaille dans une filiale du Groupe Schneider et j'étais à Argenteuil en 2003. C'était assez bien, puisque c'était sur les Quais de Seine et que l'A15 passait. Nous étions 200 et après un plan de licenciement, nous n'étions plus que 100. Je me suis battu pendant 16 mois pour retrouver mon travail.

Comme je ramène ma fraise ici, je l'avais aussi ramenée au travail et on m'avait viré. On nous a installés à Bezons sur l'A86, et trois ans plus tard, nous ne sommes plus que 80. Aujourd'hui, je viens d'apprendre qu'il y a un nouveau plan social : 20 personnes sur 80.

J'appartenais au Groupe Schneider qui nous a vendus avant que l'on soit licenciés. Il était basé à Rueil-Malmaison, qui n'est pas spécialement mal desservi non plus. Il n'y a pratiquement plus d'emplois Schneider à Rueil-Malmaison. Ils ont été transférés dans la région PACA à Sofia Antipolis, qui n'est pas une zone spécialement bien desservie par les autoroutes.

A Bezons, il y a aussi Alcatel qui va aller à Rennes !

Je veux bien que l'on nous dise que les autoroutes créent des emplois, seulement cela fait trois ans que je me bats pour ne pas être au chômage en étant sur l'autoroute.

(Applaudissements).

Vous pouvez toujours me raconter tout ce que vous voulez !

M. PHILIPPE HUART, HERBLAY :

Pour revenir aux propos tenus par les deux intervenants précédents, je travaille sur Osny-Pontoise dans une société internationale qui emploie 475 personnes. Elle vit très bien sans l'A104 et elle ne ressent pas de problème particulier. Une trentaine de camions viennent livrer tous les jours des composants. Apparemment, ces camions n'ont pas de souci particulier pour arriver et pour repartir.

La seule création d'emplois sera des emplois de terrassiers et de gros œuvre. Je ne vois pas les emplois créés dans les entreprises.

Il m'arrive de prendre la RN184, faisant un détour par Conflans, et je ne constate pas qu'elle soit spécialement bouchée. Ce n'est rien du tout par rapport à Paris. Il m'arrive aussi de prendre ma bicyclette pour me rendre au travail, tout ceci pour dire qu'il est possible d'aller à vélo de Herblay jusqu'à Pontoise.

Honnêtement, l'A104 va me gêner pour aller récupérer mon travail ; c'est tout ce que cela va faire.

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :

Quand la DRE nous présente la tangentielle Ouest, comme par hasard, elle va d'Achères jusqu'à St-Cyr.

Or, nous demandons la réouverture totale de la Grande Ceinture Ouest.

J'ai l'impression que l'on veut faire exactement ce que l'on a fait avec le GCO, c'est-à-dire la petite portion entre St-Germain et Noisy, qui ne mène absolument nulle part.

Si l'on veut enterrer la Grande Ceinture, que l'on fasse exactement la même chose.

Les prévisions me font doucement rire !

Déjà la dernière fois, j'avais demandé qu'il y ait quelqu'un d'indépendant pour faire les calculs de trafic justement sur les transports collectifs, et c'est possible.

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

Il sera répondu à votre attente. Nous aurons en effet des experts indépendants.

Ceci étant, je voudrais quand même que le Maître d'ouvrage me dise si dans son travail c'est l'autoroute qui crée des emplois, ou est-ce que ce sont les prévisions d'emplois faites par les différentes communes de la zone qui créent des besoins de transport ? On verra comment on y répond ensuite.

Quelle est la logique de votre démarche ? De quoi partez-vous ?

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

L'autoroute, comme toute route, ne crée pas d'emplois, et d'autant plus au niveau national.

Par contre, pour avoir des implantations d'entreprises, il faut deux choses :

1. Des terrains disponibles qui autorisent la construction de bâtiments de locaux d'activités.

C'est pourquoi, dans nos prévisions, nous partons des projets où les communes prévoient d'autoriser des bâtiments d'activités.

2. Si ce sont des emplois nouveaux, il faut les implanter quelque part. Or, la desserte, qu'elle soit en transports en commun ou par route est très souvent un critère important pour choisir un terrain pour localiser ces emplois.

C'est en cela que l'on peut avoir localement une création d'emplois, car l'entreprise vient s'implanter sur ce terrain-là.

Regardez autour de chaque échangeur de l'autoroute du Nord entre Paris et Lille, des Zones d'Activités Économiques se sont implantées. S'il n'y avait pas l'autoroute, elles se seraient implantées autre part.

M. ROUSSEAU, PETIT-FILS ET ARRIERE-PETIT-FILS DE CULTIVATEUR DE PIERRELAYE :

Vous développez un système de véhicules et que chacun prenne sa voiture pour aller au travail. Vous facilitez la vie aux gens.

Je pense que vous devriez plus investir dans les transports en commun, dans les stationnements à proximité des gares afin que les gens qui résident loin de la gare puissent se déplacer et prendre ces transports en commun, au lieu de polluer avec les voitures, les avions, les plaines.

C'est d'ailleurs pour cela qu'on n'a plus de cultivateurs à Pierrelaye.

(Applaudissements).

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

On pourrait donner la parole à un représentant des Verts.

M. SEBASTIEN DUPONT, REPRÉSENTANT DES VERTS ÎLE-DE-FRANCE :

Je prends la parole, aujourd'hui, au nom des Verts des Yvelines, du Val d'Oise et plus généralement de la région Île-de-France et cela pour exprimer à l'occasion de ce débat public le message suivant.

Nous sommes totalement opposés à toute construction d'autoroute supplémentaire en Île-de-France et, donc, au prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Orgeval.

Nous réfutons toute argumentation posant comme principe l'augmentation inéluctable du trafic routier, ce n'est pas une obligation. Ce serait en totale contradiction avec les engagements pris par le pays quand il a adopté sa charte de l'environnement et par la région d'Île-de-France qui s'est déclarée écorégion notamment en matière de santé publique, de sécurité, de respect de l'environnement et de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

Il faut rappeler que la part transport représente près d'un tiers du total des émissions de gaz à effet de serre, en matière de décroissance de la consommation d'énergie fossile, et en particulier celle du Pétrole.

Une véritable politique d'avenir pour les transports et l'aménagement du territoire doit tenir compte des enjeux sociaux et environnementaux de demain et, donc, forcément, viser une diminution drastique de la circulation routière en général et en particulier celle des camions et des poids lourds.

(Applaudissements).

Cette politique doit se traduire sur le plan général par le développement du ferroutage, la revitalisation du transport fluvial, une forte amélioration du réseau de transports en commun et elle doit s'intégrer dans une volonté politique de relocalisation de l'économie.

Sur le plan local, les actions prioritaires sont :

- Aménager la RN184 dans une optique de trafic en diminution de manière à supprimer les nuisances et améliorer la sécurité pour les riverains.
- Augmenter l'offre et la diversité des transports collectifs, trains et bus, et diminuer les tarifs d'accès avec la gratuité pour les chômeurs.
- Favoriser les modes de circulation douce, vélo et marche à pied pour les trajets de proximité et pour les trajets permettant de drainer les habitants vers les gares, pistes cyclables, parkings à vélos sécurisés.
- Enfin, développer pour les marchandises l'intermodalité, rail, voie d'eau, route.

Face aux justifications avancées par la Direction Régionale de l'Équipement pour construire le prolongement de l'autoroute, nous objecterons brièvement que :

1. Ce n'est certainement pas en ajoutant de nouvelles autoroutes que l'on diminuera le trafic local, bien au contraire. L'A104 ne servirait donc qu'à générer de nouvelles nuisances sans résoudre les problèmes actuels, en particulier ceux de la RN184.

2. Répondre aux besoins de déplacement dans la couronne parisienne, c'est d'abord améliorer le réseau de transports en commun, par exemple, en réhabilitant la grande ceinture ferroviaire.

3. Diminuer le risque moyen d'accident individuel ne fait pas décroître le nombre d'accidents au total quand on encourage par ailleurs une forte augmentation du trafic global, d'autant plus si celui-ci est essentiellement composé de poids lourds. Il y aura donc plus d'accidents.

4. Seuls le ferroutage, le fret ferroviaire et le transport fluvial pourront satisfaire les intérêts économiques de la région dans un contexte de forte augmentation des prix des énergies fossiles.

Ce que l'on constatera donc, si l'autoroute est réalisée, c'est bien la confiscation par la route du budget des transports au détriment des véritables priorités ; ce sont des encombrements supplémentaires, une intensification inadmissible du trafic poids lourd, des nouvelles nuisances sonores, des pollutions supplémentaires portant des atteintes graves à la santé

publique, des dégradations majeures de l'environnement naturel local, et enfin un accroissement irresponsable des émissions de gaz à effet de serre.

Nous invitons donc tous les Franciliens à s'opposer avec nous au prolongement de l'A104 quel qu'en soit le tracé.

Merci de votre attention.

(Applaudissements).

MME ÉVELYNE POMMERET, BEAUCHAMP :

Je suis industrielle à Beauchamp, et je voudrais répondre à l'intervenant précédent.

J'ai travaillé en partenariat avec la Chambre de Commerce Île-de-France sur le ferroutage. Sur l'ensemble des trajets que nous avons envisagés pour le ferroutage, nous rencontrons un immense problème en Île-de-France : environ 70 % des ponts ne répondent pas à la hauteur nécessaire pour faire passer les gabarits.

Il faut être très vigilant sur les rehausses. Le marché des conteneurs est détenu à près de 85 % par l'Asie, et s'ils nous les rehaussent de 20 cm, cela aggravera encore la catastrophe.

Refaire les ponts pose un problème réel.

Les voies fluviales peuvent nous apporter une réponse adéquate. Ayant aussi travaillé sur ce dossier, je souhaiterais que l'on préserve les berges.

J'ai regardé des photos très anciennes de Paris où tout était en ports et très actif. Il n'y avait plus d'endroits pour se promener. Je ne suis ni Verte, ni Rouge, mais si l'on accorde un trafic fluvial important, il faut être très vigilant aux espaces réservés à l'industrie et ceux réservés aux loisirs. Toutes nos berges ne doivent pas devenir uniquement des endroits de travail, on doit pouvoir y accéder.

Vous revenez aussi sur le problème de la pollution et du bruit. Monsieur PATERNOTE a tenu de nombreuses réunions sur les avions, bruit que je connais puisque ma maison est située sous un couloir aérien. Malheureusement, je souffre à peu autant du bruit des motocyclettes qui passent sur le boulevard Jules César.

Quant à la pollution, dans ce cas, supprimez l'incinérateur Auror'environnement qui est le plus grand pollueur de la Région. Le vent souffle souvent d'Ouest ; j'ai mis des capteurs qui montrent qu'il pollue infiniment plus que tout ce qui est autour avec la dioxine qu'il rejette.

J'ai les chiffres à votre disposition.

M. MAMADOU BAMBA, JOUY-LE-MOUTIER :

Je reviens sur le cliché qui est passé tout à l'heure, montrant 40 % des déplacements internes à la zone d'étude, et 55 % de la zone d'étude vers l'extérieur. Il apparaît en heures de pointe que 80 % des véhicules ne comprennent que le conducteur.

Je ne comprends pas pourquoi l'État ne se tourne pas vers une augmentation de l'offre de transport. Les gens n'utilisent pas beaucoup les autobus, car le dimanche il n'y en a qu'un par heure, il n'y en a pas la nuit, etc.

Si l'offre répondait à la demande, les gens laisseraient automatiquement leur voiture au garage, vu les dépenses occasionnées par le transport automobile.

Le Gouvernement avec ce projet d'A104 ne se tourne pas du tout vers un développement durable, d'autant que l'on sait très bien que l'arrivée d'une route n'est pas sans manquer de conséquences sur la santé des riverains.

Les emplois créés dont vous parlez, seront peut-être dans le secteur médical, car on va décimer toute cette population. On règlera le problème de la retraite, on ne les paiera pas car ils seront morts !

(Applaudissements).

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

Page 31 du document, un graphique montre que la zone des Mureaux voit ses emplois baisser.

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

Ce document est disponible à l'entrée, ceux qui ne l'ont pas eu le prendront en partant.

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

Cette zone des Mureaux est très bien desservie, car l'A13 passe à proximité et à côté on a Chanteloup, qui pour l'instant, et heureusement, n'a pas encore l'A104. Cette localité voit son taux d'emplois augmenter.

C'est un exemple supplémentaire pour dire que la corrélation évidente entre l'installation d'une autoroute et l'augmentation de l'emploi, ne l'est peut-être pas.

J'avais une deuxième remarque concernant un Débat Public dans le Dauphiné. On commence aussi à se poser des questions sur le transport.

Je vous cite un extrait d'un document de la Commission Particulière du Débat Public, dont le Président est Philippe MARZOLF :

« L'augmentation constante des trafics et la congestion des différents systèmes de transport nous conduisent à étudier toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route ».

Réponse de Philippe MARZOLF :

« Ce débat, le Président de la Commission Particulière du Débat Public ne cesse de le répéter, revêt un enjeu considérable parce qu'il va aider à déterminer concrètement les choix à faire en termes de société et de mobilité pour les personnes et les marchandises, dans le cadre des composants du développement durable.

Face aux besoins de déplacements supplémentaires, on répondait ultérieurement par des infrastructures nouvelles, notamment les projets autoroutiers.

Maintenant, les gens n'en veulent plus, d'autant qu'il y a des enjeux environnementaux qui se profilent.

Il faut réfléchir à d'autres moyens de se déplacer ».

Il est peut-être bon de vous rapprocher avec votre homologue de la Commission Particulière du Débat Public de la Région Rhône-Alpes sur une question primordiale : Faut-il oui ou non une autoroute ou plutôt privilégier les modes alternatifs, comme Monsieur MARZOLF à l'air de le dire ? C'est quelque chose que vous pourriez peut-être faire.

(Applaudissements).

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

Je connais parfaitement Monsieur MARZOLF et je travaille souvent avec lui. Rien ne vous dit qu'à l'issue de ce débat, je ne dirai pas des choses similaires. Pour l'instant, j'écoute.

UN INTERVENANT :

Les tracés ont dû être réalisés par un intellectuel qui, un matin, a pris un crayon et a fait des tracés un peu au hasard. Si un Ministre ou un Député était venu sur le terrain se rendre compte, on ne l'aurait peut-être pas fait.

Passer un pont sur un terrain de football, passer sur une école, et pourquoi pas sur une église ! Mais, il ne faut pas désespérer !

Il faut absolument abandonner ce projet. Il est inutile de discuter pendant des lustres, puisqu'il avait été abandonné.

M. CLAUDE LEYRIS, CONTRIBUABLE :

Ne jouez-vous pas sur les mots en parlant de création d'entreprises, car ce sont surtout des bases logistiques qui se créent. C'est-à-dire des choses qui prennent énormément de surface au sol et qui engendrent extrêmement peu d'emplois. Regardez à St-Ouen-l'Aumône, il y a extrêmement peu d'emplois créés.

En tant que contribuable, je voudrais savoir quel est le projet le moins cher, c'est-à-dire celui qui sera choisi ?

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

Souhaitez-vous apporter quelques précisions sur le type d'entreprises qui se créent dans cette zone ?

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

Un certain nombre d'entreprises logistiques se sont implantées le long de la RN184.

En termes d'emplois dans ces zones logistiques, en fonction de la logistique elle-même, il y a plus ou moins d'emplois, soit uniquement du transport de matériaux, soit du reconditionnement de matériaux.

Que la logistique ne soit pas en moyenne le type d'activités qui crée le plus d'emplois par rapport à la surface par une entreprise, je vous l'accorde.

Concernant les projets, le prix et la décision, il est indéniable que le prix sera l'un des critères pris en compte dans la décision du Ministre. Le moins cher, c'est effectivement ne rien faire.

(Applaudissements).

Le projet le moins cher parmi les 5 soumis au débat, c'est le réaménagement de la RN184 qui coûte 1,1 milliard d'Euros. Ce projet a d'autres inconvénients, comme tous les projets d'ailleurs.

Deux projets sont équivalents (tracé rouge et tracé vert) à 1,5 milliard d'Euros, et les deux autres (tracé bleu et tracé violet) à 2,1 milliards d'Euros.

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

On a fait le reproche que dans le Débat Public, on cherchait à escamoter le tracé violet, dont on va parler en temps utiles.

MME VERONIQUE PINHEIRO, PIERRELAYE :

La couleur des tracés ne me parle pas du tout, la seule chose qui m'inquiète, et je ne vais pas élever le débat ce soir, ce sont mes enfants.

Je suis une maman qui vit au quotidien sur Pierrelaye. Entre toutes les nuisances, le bruit de l'incinérateur, des avions, des routes, du train, rien que pour nos enfants, on devrait limiter un peu les dégâts et aussi penser à leur devenir.

(Applaudissements).

M. VINCENT MATHIEU, PIERRELAYE :

J'habite à Pierrelaye depuis peu, et je suis originaire d'Auvergne. Il y a 20 ans, on nous a vendu l'A71, autoroute allant d'Orléans à Clermont-Ferrand, qui devait nous désenclaver. C'est vrai, puisqu'il n'y avait pas d'infrastructure, ni de train électrifié, ni d'autoroute dans notre secteur. Les entreprises ne se sont pas implantées en tout cas dans ma région.

Pierrelaye n'est pas une zone très enclavée, avec l'autoroute A15 comportant un échangeur tous les 2 km environ. Autour de ces échangeurs, il n'y a pas particulièrement plus d'entreprises qu'ailleurs dans la région.

Je ne comprends pas pourquoi dans la présentation de ce projet, on ne trouve pas d'alternative avec les transports en commun, on ne nous présente que des tracés routiers.

Les habitudes commencent à changer, et elles vont changer de plus en plus. Par exemple, on retourne vers des commerces de proximité au détriment des supermarchés. Les gens

vont aussi peut-être travailler plus près de chez eux, car ils ne veulent plus subir trois heures de voiture le matin.

Je travaille à St-Denis et si je prenais ma voiture le matin, malgré les bouchons je mettrais 25 mn. En train, je mets 55 mn. Pourtant, je prends le train et cela ne me dérange pas.

Je ne vois pas pourquoi on serait obligé de nous construire une nouvelle autoroute pour aller je ne sais où, alors que l'on vit très bien ainsi.

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

Est-ce que je peux demander au Maître d'ouvrage de rappeler ce qui s'est passé ces dernières années ?

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

Il est vrai que pendant très longtemps, on a vécu avec une augmentation du nombre de déplacements en voiture par personne. Depuis une dizaine d'années, ce n'est plus le cas.

Quand on observe dans un secteur donné une augmentation du nombre de déplacements en voiture, il s'agit d'une augmentation notamment du nombre d'habitants. Il y a eu un infléchissement de la tendance.

Ces quelques dernières années, on s'aperçoit également qu'il y a moins d'utilisation de la voiture pour les courts trajets, notamment pour les trajets domicile/école où la marche a tendance à remplacer la voiture.

Toutes ces mesures étaient déclinées dans le Plan de Déplacement Urbain, qui a été mis en place il y a 5 ans, et elles commencent à produire leurs effets, mais nous n'en sommes pas arrivés à des chiffres significatifs.

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

Pourriez-vous maintenant essayer de répondre à la question, dans vos réflexions sur les besoins de transport, qu'avez-vous pris en compte, ferroutage, voies fluviales, transports en commun, quelles sont vos hypothèses derrière ?

Nous reviendrons ensuite à la question de Monsieur qui disait que l'augmentation du prix du pétrole devrait singulièrement freiner le développement du transport routier.

Essayez de nous expliquer votre vision des choses, tout le monde n'est pas obligé d'être d'accord avec vous, cela va de soi.

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

Le ferroutage et le fluvial, sont deux modes de transport que nous ne souhaitons pas opposer à la route, ils lui sont complémentaires. Il est exact qu'en ce qui concerne le transport des marchandises par train il n'y a pas eu ces dernières années de progression, c'est le moins qu'on puisse dire, plutôt même une diminution du tonnage qui passe par les trains. Cela étant, un certain nombre d'expériences ont été lancées puisque malheureusement nous en sommes encore à ce stade, nous n'en sommes pas encore à généraliser.

Il y a deux projets de ferroutage, le deuxième dont je parlerai nous intéresse directement. Le premier qui devrait être mis en oeuvre au début de l'année 2007 se situe entre le Luxembourg et Perpignan. Le deuxième se situe entre la Belgique et Irun, le long de l'océan Atlantique, de l'autre côté des Pyrénées, pour desservir l'Espagne et le Portugal, il devrait être mis en oeuvre à la fin de l'année 2007. Cette deuxième autoroute ferroviaire aura un point de chargement et de déchargement dans l'Est de la région parisienne. Ce mode de transport est plutôt compétitif sur de longues distances.

Pour ce qui concerne les courtes distances une expérience est en cours en Île-de-France avec les magasins Monoprix dont les entrepôts se situent à Combs-la-Ville. Il s'agit de faire livrer depuis leur entrepôt logistique de Combs-la-Ville jusqu'à Paris, la gare de Paris-Bercy leurs produits qui seraient ensuite livrés à l'intérieur de Paris par des véhicules qui fonctionneraient au gaz naturel. Cette expérience est en cours de réalisation. Espérons que cela fonctionne pour permettre une généralisation. Ceci étant, le système adopté par Monoprix qui a un gros entrepôt logistique, dont un seul point de départ et ensuite par rapport au point d'arrivée un nombre d'établissements suffisamment important pour pouvoir les desservir correctement est assez rare.

Voilà donc en ce qui concerne le ferroutage. En ce qui concerne le fluvial plusieurs projets sont en cours. Il est prévu de créer une plate-forme multimodale à Achères, dont un port qui permettrait d'amener des matériaux de construction en Île-de-France. Il est également prévu la mise à grand gabarit du canal Seine-Nord, c'est-à-dire de permettre de relier la région parisienne au Nord de la France, et au-delà jusqu'à Amsterdam avec des convois qui auraient une capacité de chargement beaucoup plus importante que ce qui est fait à l'heure actuelle.

Les prévisions sont de multiplier par quatre le trafic fluvial actuel, c'est-à-dire passer de 3 millions à 12 millions de tonnes. Aujourd'hui, l'ensemble du trafic marchandises sur la région Île-de-France est de 365 millions de tonnes ce qui montre que nous ne sommes pas à des tonnages qui nous permettraient de supprimer cette partie routière.

Concernant le ferroutage ou le fluvial, chacun des coûts de chargement et de déchargement sont d'autant plus facilement amortissables que la distance est longue. Simplement 80 % des trajets empruntés par les marchandises sont inférieurs à 150 km ce qui ne permet pas de généraliser totalement l'intérêt de ces autoroutes ferroviaires.

Sur la zone d'étude, sur la Francilienne, 8 000 poids lourds sont prévus parmi lesquels un certain nombre, en transit, traverseront la zone sans s'y arrêter. Si on reprend le chiffre donné précédemment, 1 600 poids lourds pourraient bénéficier des autoroutes ferroviaires ou du fluvial, il en reste donc 6 400 à traiter.

Voilà donc l'état des expériences actuelles pour essayer de développer le ferroutage et le fluvial.

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

Et les transports en commun ?

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

Concernant les transports en commun, il y a aujourd'hui deux grands axes dans la politique de transport qui sont : l'amélioration des lignes actuelles et la création de lignes nouvelles.

Et c'est pour cela, même si c'est insuffisant, que nous avons pris dans nos prospectives uniquement la tangentielle Ouest car parmi les infrastructures nouvelles à créer, c'est à notre connaissance la seule qui puisse être mise en service à des dates similaires au prolongement de la Francilienne.

Je rappelle que cette infrastructure ferrée permettrait de délester de 5 000 véhicules alors qu'il y aura 100 000 véhicules sur la Francilienne, ces chiffres se révéleront peut-être erronés, mais même si on les double ou si on les triple, on arriverait à 10 000, 15 000, on est de toute façon dans un autre ordre de grandeur que ce que permet le prolongement de la Francilienne.

Par contre, le prolongement de la Francilienne permet en déchargeant des voiries locales de repenser l'occupation de la voirie qui permettrait soit aux bus, soit aux piétons ou aux vélos de reconquérir de la voirie pour passer. Concernant les bus, il est clair que si on arrive à améliorer leur vitesse commerciale et que les trajets deviennent plus courts, ils seront mieux utilisés.

M. JEAN-MICHEL BOICHOT, PRÉSIDENT CO.P.R.A. 184 ÉRAGNY :

Je souhaiterais connaître la validité de votre modèle de calcul qui a été remis en cause par le rapport de la Cour des Comptes et qui a été discuté de façon négative par un article du Monde.

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

Nous avons en effet marqué dans notre dossier que la Cour des Comptes a analysé les prévisions de trafic, qui ont été faites par le Ministère de l'Équipement. Dans 25 % des cas, elles se sont révélées fiables, dans 40 % des cas, elles avaient un taux d'erreur de 25 %, le reste pouvant être erroné et présenter soit une surestimation soit une sous-estimation avec, dans 55 % des cas une légère tendance à une surestimation.

Pourquoi est-il excessivement difficile de réaliser ce style de prévisions de trafic ?

1. Parce que ces prévisions sont faites à relativement long terme, puisque nous sommes aujourd'hui en 2006 et qu'il s'agit de se projeter en 2020.
2. Nous ne possédons pas tous les éléments qui concernent les projets d'aménagement actuellement menés.

Nous nous apercevons que lorsque ces prévisions de trafic sont réalisées sur du court terme, elles se révèlent fiables. Nous l'avons constaté sur des ouvertures récentes de morceaux d'autoroutes en Île-de-France, que ce soit sur l'A4 avec le tronçon commun A86-A4 vers Marne-la-Vallée ou que ce soit lors de l'ouverture de l'autoroute A115.

Ces études de trafic ont cependant le mérite de permettre de pouvoir comparer les différentes solutions qui sont aujourd'hui soumises au débat.

M. VINCENT CAUET, PIERRELAYE :

J'ai 13 ans et demi, je vis à Pierrelaye depuis treize ans. Il y a peu de temps, j'ai constaté que la pollution était bien inférieure à ce qu'elle est à Paris et c'est à ce moment-là que j'ai appris que l'A104 pourraient passer par ici. On a le CPE, ensuite la A104. Je dis non !

Je ne me vois pas me promener dans le stade avec un pilier de béton au centre qui écrase les jeux, et je ne me vois pas plus, avec mes enfants, si j'habite à Pierrelaye, me balader dans le stade, en plein été, avec un nuage de pollution qui flotte au-dessus de ma tête.

M. MAMADOU BAMBA, JOUY-LE-MOUTIER :

Je remarquais que Monsieur DEBARLE parlait de la tangentielle Ouest Achères/Poissy, c'est une région qui, à mon sens, est assez privilégiée dans le transport en commun car il me semble que les RER sont deux fois plus nombreux sur Saint-Germain-en-Laye et Cergy.

Pour répondre aux problèmes de l'augmentation des transports, il y a eu le périphérique puis la A86 puis maintenant la A104. Où s'arrêtera-t-on ? Plus on construit de voies rapides, plus il y a de circulation et tous les 20 ans les problèmes d'engorgement se reposent.

Notre région est belle, elle est verte, elle constitue un patrimoine pour la France, notamment pour les oiseaux, la flore.

En termes de pôles d'activité, cela représente également quelque chose, le tourisme, les bases de loisirs etc.. On pourrait peut-être s'y rattacher plutôt que de penser à l'urbanisation car comme vous l'avez fait remarquer précédemment le passage d'une autoroute permet de changer la destination des sols et donc de bétonner à nouveau et de créer de nouvelles entreprises.

Je ne pense pas que cela constitue une amélioration, vous l'avez dit vous-même, la plupart des entreprises qui sont créées le long de l'A184 sont des entreprises de transit qui représentent les 3 % extérieurs de la simulation que vous nous avez présentée.

Vous ne vous intéressez pas non plus aux problèmes du transport de marchandises puisque vous n'en êtes qu'à l'expérimentation du ferroutage alors que vous allez plus vite en besogne pour réaliser une autoroute, sachant que jusqu'à présent toutes celles qui ont été créées n'ont rien résolu.

Il serait peut-être bien de se remettre en question et de repenser les choses de façon à ce que ce soit fiable dans le temps.

Je souhaiterais également poser la question suivante : en quoi est-ce que ce Débat Public va influencer Monsieur PERBEN, je crois, qui aura le dossier sur sa table pour prendre sa décision ? Comme l'a évoqué le jeune homme de 13 ans ainsi que d'autres personnes, des décisions comme le CPE passent en force, je ne sais pas si on ne gagnerait pas à se préparer tout de suite à faire les barricades.

Il faut être unanime sur le fait qu'il n'y a pas de tracé possible, même si certains pensent que le tracé noir en forme d'autoroute permettrait la fluidification de l'A184, je pense qu'au contraire cela amènera plus de voitures puisque comme ce sera fluide, les gens passeront par là et les habitants d'Éragny verront leurs problèmes augmenter.

Regardez dans l'histoire, la A86, le périphérique ne solutionnent rien, le trafic augmente, on réalise des routes sans feux, les gens y vont, achètent plus de voitures, ont le sentiment qu'ils peuvent aller encore plus vite et plus loin, et en définitive on ne travaille pas la problématique transport, et rien n'est solutionné, comme tous les 20 ans les mêmes problèmes se reposent.

M. XAVIER OUDART, PIERRELAYE

Vous parliez du ferroutage et visiblement avec les chiffres que vous nous annoncez, ce n'est pas possible. Vous nous avez également dit qu'en France on n'oppose pas la route au ferroutage.

Je constate qu'à Achères, à quelques kilomètres d'ici, un centre de tri a fermé au mois d'août l'année dernière, c'est 280 emplois en moins, mais ce ne sont que des cheminots, ce n'est pas grave, j'anticipe pour certains, pas pour la majorité j'espère.

Ce centre de tri qui a fermé, ce sont des camions en plus. Et ce n'est pas le seul centre de tri ferroviaire qui va fermer en France. Il y a Sotteville qui va passer du travail en trois huit au travail à la journée, il y a Le Havre également qui va fermer, tout cela entraînera un trafic supplémentaire de camions qui vont emprunter cette belle A104.

Et donc on oppose bien le tout routier en France au ferroutage.

Ensuite de petits pays comme la Suisse y ont déjà pensé il y a de nombreuses années. Il y a effectivement des travaux d'infrastructure et des investissements à réaliser et ces travaux qui s'étaleraient sur 10, 20, 25 ans permettraient de créer de nombreux emplois. Ce ne sont pas des travaux limités à un an ou à trois ans avec des CNE ou des CPE ou des contrats d'intérim pour faire du terrassement.

Nous souhaitons que vous amélioriez nos conditions de vie, que ce soit par le ferroutage, le fluvial, que vous preniez votre temps, nous en avons assez de subir des directives provenant de bureaucrates, de Bruxellois ou d'ailleurs, qui ne tiennent pas compte de notre qualité de vie.

Ce n'est pas parce que nous vivons à Paris ou en région parisienne que nous devons être traités comme des chiens.

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

Encore une intervention, et ensuite je demanderai qu'il soit répondu à quelques questions fondamentales qui ont été soulevées, parce que si vous soulevez des questions et qu'il n'y ait pas la moindre tentative de réponse, on ne va pas beaucoup avancer.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. 184 HERBLAY :

Excusez-moi de parler beaucoup, mais je voudrais revenir sur les chiffres de Monsieur DEBARLE. Je pense que sa présentation est un peu tendancieuse car il oppose les économies de 5 000 véhicules si la tangentielle Ouest se faisait aux 100 000 dont on a besoin.

Ce n'est pas cela qu'il faut comparer. Personne ne vous a dit d'enlever toutes les autoroutes existantes pour les remplacer par des voies ferrées ou du fluvial. On vous dit qu'il y a déjà des autoroutes, vous nous dites qu'il y aura un accroissement de circulation, c'est cet accroissement de circulation, combien de véhicules en plus en 20 ans, qu'il faut comparer à ce qu'on gagnera quand on fera les 5 000 véhicules en moins sur la tangentielle, les 1 600 camions.

Je voudrais qu'il reprenne ses chiffres et qu'il nous dise sur l'accroissement qu'il prévoit en

2020, accroissement qu'il dit lui-même être probablement surestimé (pourquoi reste-t-il sur ces chiffres et ne les baisse-t-il pas ?) de combien exactement sera l'augmentation, quelques dizaines de milliers peut-être, et à ce moment-là les 5 000, les 1 600 ne seront plus ridicules.

10,15, 20 % en moins ce n'est pas ridicule, vous confirmerez probablement qu'en cas de bouchon, il suffirait de supprimer 10 % de véhicules pour supprimer le bouchon.

Il faut donc comparer le gain du fluvial, ferroutage et de la tangentielle Ouest par rapport à l'accroissement prévu et non pas par rapport au total.

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

Monsieur DEBARLE, pouvez-vous répondre à cette question factuelle puis ensuite je souhaiterais élargir un peu le débat.

Monsieur le Maire voudrait compléter la question, mais restez sur le même registre.

M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAYE :

Je reviens sur ce que j'ai dit précédemment. On ne parle que de transports locaux, je pense que cette autoroute n'a pas qu'une vocation de transports locaux. Il se profile quelque chose de plus grave. Ce barreau permet la liaison entre l'autoroute A1 et l'autoroute A10, puis la A6.

Il ne faut pas partir du principe que cette autoroute ne sert que localement, c'est la liaison entre le Nord de l'Europe et le Sud de l'Europe.

C'est beaucoup plus grave que si nous n'avions que des transports locaux, autre chose est en train de se profiler, c'est que passeront par ici, à côté de Pierrelaye, tous les camions venant des Pays-Bas, de Grande-Bretagne et rejoignant la Suisse ou l'Espagne.

Je souhaiterais que cela soit pris en compte et qu'on ne parle plus seulement de déplacements locaux.

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

D'abord, Monsieur DEBARLE, vous répondez à ces deux questions, vous comparerez les économies de moyens de transports résultant des moyens alternatifs par rapport à l'accroissement et non pas par rapport à la valeur absolue, puis à supposer que l'on prolonge la Francilienne, peu importe le tracé, quel serait le trafic de contournement ou plus généralement le trafic supplémentaire ?

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

Concernant la première question, il ne me semble pas avoir dit être persuadé de la surestimation de nos études de trafic. J'ai cité le rapport de la Cour des Comptes qui dit que dans 55 % des cas il peut y avoir une surestimation et que dans 45 % des cas il y a une sous-estimation. Nous sommes donc pas très loin de quelque chose d'à peu près équilibré.

En ce qui concerne les différents modes de transport complémentaires à la route, pour le transport de marchandises j'ai cité l'exemple du canal Nord où nous espérons arriver à 12 millions de tonnes sur les 365 millions de tonnes qui aujourd'hui passent par la région Ile-

de-France. Pour les transports en commun, j'ai déjà cité le chiffre et malheureusement je ne pense pas qu'aujourd'hui quand on cumule la totalité de ces mesures, on dépasse 10 %.

En ce qui concerne l'utilisation du barreau de la Francilienne par le trafic de transit et le trafic Nord-Sud, le trafic qui intéresse le plus l'Ouest de la région se sont les camions qui viennent par l'autoroute A1 ou par l'autoroute A16 et qui vont ressortir par les autoroutes A10 et A11, direction Espagne et Portugal.

La carte actuellement projetée symbolise les différents parcours qui peuvent être empruntés par ces poids lourds, l'entrée par l'autoroute A1 qui se situe au Nord, légèrement à l'Est de la région parisienne et l'endroit où se situe l'autoroute A10.

Dans les parcours qui sont offerts aux poids lourds aujourd'hui, que nous comparerons avec un éventuel parcours offert demain, la grande majorité de ces poids lourds utilisent l'autoroute A1, puis l'autoroute A3 vers Bobigny, rejoignent l'A86 et repassent par le Sud. Cet itinéraire peut également être complété par l'autoroute qui passe par le périphérique de Paris dans sa partie Est. Ces deux parcours font à peu près 60 km de long quand on regarde ce qui se passe entre Roissy et la jonction avec l'autoroute A10.

À partir de Roissy, une autre option consiste à emprunter la Francilienne par sa partie Est. Cet itinéraire est emprunté par des poids lourds qui font le trajet Nord-Sud mais qui ont un point d'arrêt sur l'une des plates-formes logistiques de la région parisienne, et la majorité d'entre elles sont situées plutôt à l'Est. Ce parcours fait 96 km.

Enfin, si les poids lourds prenaient le prolongement de la Francilienne quel que soit son tracé dans le fuseau sud-est, c'est-à-dire les tracés noir, bleu, vert et rouge, ils feraient 103 km, le tracé violet allongeant ce parcours de 20 à 30 km.

Les poids lourds continueront d'emprunter prioritairement les tracés plutôt à l'Est du centre de Paris plutôt que ceux qui sont à l'Ouest.

En nombre de poids lourds, sur les 8 000 prévus sur le prolongement de Francilienne, 1 500 sont en transit, c'est-à-dire ne s'arrêtent pas dans la zone, certains sont aujourd'hui sur l'autoroute A86 et pourraient emprunter le prolongement de la Francilienne.

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

Il y a quand même aussi une question plus générale. Monsieur vous a dit, il y a quelques instants, que vous nous ameniez dans un cercle vicieux. Comme il y a déjà du trafic, vous construisez une autoroute qui amène du trafic supplémentaire, à ce moment-là, on se rend compte qu'il faut encore une autoroute supplémentaire, autrement dit, l'autoroute appelle le trafic qui appelle une autoroute etc. etc..

Sentez-vous les choses ainsi ?

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

Compte-tenu de la stabilité du nombre de déplacements individuels, aujourd'hui qu'on fasse le projet de prolongement ou qu'on ne le fasse pas, le nombre de kilomètres parcourus en Île-de-France sera le même. L'ensemble des véhicules parcourt 17 millions de kilomètres au moment de l'heure de pointe du soir. Quand on fait les simulations, on s'aperçoit que les tracés vert et rouge permettent de faire baisser ce trafic de façon tout à fait marginale,

10 000 kilomètres de moins. Il n'y a donc pas d'accroissement.

Par contre, il est exact qu'au niveau de notre secteur d'étude, dans le quadrilatère situé autour du prolongement de la Francilienne, il y aurait une augmentation de ce trafic. Aujourd'hui 2 millions de kilomètres sont parcourus par des véhicules dans ce secteur à l'heure de pointe du soir, et ce nombre de kilomètres serait accru de 30 000 véhicules kilomètres, le tracé violet l'augmenterait de 72 000 véhicules kilomètres.

M. VENDITTELLI, JOUY LE MOUTIER :

Je viens d'une commune dans laquelle le Maire soutient bec et ongles le tracé rouge, et aucun autre. Il fait d'ailleurs circuler à ce titre une pétition de soutien à ce tracé de l'A104 ce qui fait que les Jocassiens qui comme moi sont opposés à ce projet n'ont aucun moyen d'expression.

Lors d'une réunion d'information qui a eu lieu il y a un mois et demi environ au cours de laquelle il a motivé sa position, il a notamment avancé le fait qu'il allait construire entre 600 et 800 logements sur Jouy-le-Moutier, ce qui représente environ 1 200 véhicules supplémentaires uniquement sur cette seule petite commune. Quand on lui demande les raisons de cet accroissement du nombre de logements, il nous répond que c'est l'agglomération de Cergy-Pontoise qui le lui impose.

Je demande aujourd'hui conseil à Monsieur le maire de Pierrelaye, que pouvons-nous répondre à notre Maire, comment supportez-vous l'immense pression de Cergy-Pontoise qui vous oblige à vous développer ?

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

Monsieur le Maire, quelle est votre position vis-à-vis de l'agglomération ?

M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAYE :

Il faut tenir compte du fait que la ville de Pierrelaye est sortie de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise justement parce qu'elle voulait se soustraire à ses obligations, puisque Pierrelaye faisait partie de la ville nouvelle jusqu'en 1984. Nous en sommes sortis le 1er janvier parce que nous voulions conserver la plaine agricole, nous voulions revitaliser le centre rural et si nous étions restés dans la ville nouvelle nous aurions eu comme toutes les communes de la ville nouvelle des obligations en termes d'urbanisme.

Ce sont les choix des communes, je ne critique pas forcément car beaucoup de jeunes sont demandeurs de logements, on ne peut pas non plus faire abstraction de leurs besoins. Tout simplement, ici, chez nous, on construit de temps à autre du logement, la commune compte 30 % de logements sociaux, nous continuons à conduire de petites opérations de logements. A Pierrelaye, nous avons 384 demandeurs de logements HLM en ce moment.

Si je me bats résolument pour maintenir une plaine à vocation agricole, nous les Maires, sommes dans le même temps obligés de tenir compte qu'il faut loger les gens et leur donner du travail.

M. LOUIS VINCENT, PRESIDENT CO.P.R.A 184, PIERRELAYE :

Bonsoir monsieur le président, Messieurs, Mesdames.

Tout d'abord à l'entrée nous avons reçu de petites affichettes, nous ne les avons pas beaucoup vues, pouvez-vous les montrer ?

Alors l'autoroute, une menace pour tous. Depuis 1992, les Pierrelaysiens et les Pierrelaysiennes, aidés par le CO.P.R.A 184 s'opposent au projet de construction de l'autoroute A104 en milieu urbanisé. Je rappelle que ce projet a déjà été abandonné par trois Premiers Ministres, M. Pierre BEREGOVOY, M. Édouard BALLADUR et M. Lionel JOSPIN. Cette fois, c'est le Ministre des transports Gilles de ROBIEN qui le remet à l'ordre du jour, le 30 mai 2005.

Nous prend-on pour des "gogos" ? Pourquoi sommes-nous tous venus habiter Pierrelaye ? Et pourquoi ceux qui sont nés ici ne quittent-ils pas la commune ?

Nous avons une jolie petite ville qui a su garder son côté rural et qui résiste à l'urbanisation galopante. Nous sommes proches de Paris tout en étant aussi proches de nos plaines et de la campagne, et pourtant Pierrelaye a beaucoup donné :

- Passage de la voie ferrée au milieu de la ville.
- Augmentation du trafic depuis le prolongement du RER à Pontoise.
- La RD14 avec son flot de camions qui traversent la ville.
- Les avions qui vont à Roissy et qui survolent la région à basse altitude.
- L'usine de déchetterie Auror'environnement.
- Pas de protection de l'autoroute A15 à hauteur de la commune.

Et si cela ne suffisait pas, regardez les différents tracés du projet A104, que ce soit d'un côté ou de l'autre, vous voyez que la ville est cernée de partout : tracé rouge, tracé bleu, tracé vert, tracé noir.

Nous n'en voulons pas, ni rouge ni bleu ni vert ni noir. Pas d'autoroute en milieu urbanisé.

Nous en avons assez d'entendre les ronflements des moteurs à longueur de temps, de respirer la pollution ou de trouver des dépôts indéfinissables sur nos voitures le matin. Nous ne voulons pas qu'on en rajoute, et nous ne voulons pas avoir cette autoroute au fond de notre jardin.

Toute la ville serait touchée par ce désastre autoroutier.

Sur le tracé rouge, les premiers sinistrés, soit environ 600 pavillons sont situés rue du Drain, dans le lotissement des Grouettes, le chemin des Bœufs, la chaussée Jules César, la sente des Grouettes.

Sur le tracé bleu ce sont environ 900 pavillons situés au village des Deux Ormes, rue de Bessancourt, le nouveau lotissement les Tournesols, le collège du Petit Bois, le Beauregard et le parc des sports avec son gymnase.

Déjà avec la A15 et la RD14 par vents dominants d'Ouest, nous ne pouvons plus profiter de nos jardins, et vous voulez nous rajouter la A104 ?

NON ! NOUS NE VOULONS PAS DE LA A104.

Il est possible de faire passer l'autoroute au Nord de Pontoise, dans de vastes plaines, dans des secteurs non urbanisés. Quand nous utilisons la A104 entre Méry-sur-Oise et Roissy Charles de Gaulle elle serpente à travers des plaines. N'est-il pas possible de faire la même chose au Nord de Pontoise et de Cergy ?

Des études faites par des spécialistes montrent que le nombre d'habitants touchés par des cancers sont plus nombreux en bordure des autoroutes situées en zones urbanisées. Doit-on continuer à vouloir faire construire une autoroute A104 à travers nos villes ?

Dans le dossier du maître d'ouvrage, page 75, il est écrit qu'en 2020, quand l'autoroute sera construite, le taux de pollution émis par les véhicules aura diminué jusqu'à 80 % pour certains polluants comme par exemple le benzène, grâce aux progrès faits sur les carburants et les automobiles.

Par rapport à aujourd'hui à Pierrelaye, cela se traduira donc par une augmentation de 20 % de pollution. Le maître d'ouvrage assure que la construction de cette autoroute permettra la desserte des pôles économiques tels que Cergy, Poissy avec Peugeot ou Achères avec la future plate-forme multimodale, ce qui favorisera la création de 6 000 emplois.

Mais dès que le coût de la main-d'œuvre, moins élevé ailleurs, permettra à ces entreprises se délocaliser, finis les 6 000 emplois !

Mais nous, nous aurons toujours l'autoroute sous nos fenêtres et les yeux pour pleurer, si nous le pouvons encore.

En page 48 du dossier du maître d'ouvrage, il est écrit qu'une moyenne de 8 000 camions circuleront par jour sur l'A104, entre la A15 et la A13. Un rapide calcul montre que cela fait un camion toutes les 11 secondes. Vous imaginez ce que cela va donner !

Pierrelaye a déjà son lot de nuisances, n'en rajoutez pas !

APRES 15 ANS DE COMBAT, NOTRE DETERMINATION EST TOUTE ENTIERE ET JAMAIS NOUS NE CAPITULERONS.

(Applaudissements)

UNE PIERRELAISIENNE :

Sans compter que nous ne voulons pas de camions qui transportent des matières dangereuses. Car nous parlons de voitures qui circulent sur l'autoroute mais les camions qui transportent des matières dangereuses, nous n'en voulons pas non plus, nous ne voulons pas que l'autoroute passe dans notre jardin ou dans notre salle de bain et nous ne voulons pas surtout d'un nouveau Tchernobyl.

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

Monsieur Pascal CHOCHON avait demandé la parole, pouvez-vous venir ?

M. PASCAL CHOCHON, ASSOCIATION "DEMAIN PIERRELAYE ENTRE NOS MAINS" :

Bonsoir à tous. Je vais malheureusement reprendre un certain nombre d'arguments de mon prédécesseur, mais je crois que nous sommes tous dans la même galère.

Monsieur le président de la CPDP, Mesdames les membres de la commission, merci d'avoir organisé cette réunion sur notre petite commune. On peut malheureusement regretter l'oubli de distribution de supports sur ce débat qui nous réunit ce soir. Les Pierrelaysiens et les Pierrelaysiennes se sentent lésés par cette absence d'information, alors que d'autres communes non concernées par le sujet ont été honorées de distributions.

Les associations, dont je suis un des représentants, ainsi que la municipalité avec leurs petits moyens ont tenté de combler ce manque. Avons-nous touché tous les Pierrelaysiens ? Certainement pas. Alors comprenez ce goût amer que nous avons en travers de la gorge, d'autant plus que notre petite commune est directement concernée par trois des cinq tracés proposés.

J'ai dit directement concernée, j'aurais pu dire durement touchée par les 3/5 des tracés.

Serait-ce de l'acharnement sur notre commune ? J'ai peine à croire qu'il s'agisse d'une mauvaise plaisanterie des hauts fonctionnaires de la DRE. Deux tracés à l'Ouest de la ville, le vert et le rouge, qui sous les vents dominants feraient subir le pire à ses habitants, et un à l'Est, le bleu, qui sera au moins aussi navrant pour l'environnement et tellement proche des habitations et des infrastructures de Pierrelaye que l'on croit être en plein cauchemar.

Messieurs de la DRE, que vous ont fait les habitants de Pierrelaye pour une telle persécution ?

Pierrelaye, petite commune de 7 500 âmes, sacrifiée au bénéfice de qui ? De quoi ? L'intérêt général ?

J'espère que la Commission Particulière prendra bien acte des intérêts des particuliers, des dizaines ou centaines de milliers de particuliers touchés de plein fouet par cet intérêt général.

Il est vrai que Pierrelaye souffre déjà beaucoup comme le disait Monsieur VINCENT, entre l'autoroute A15 sans protections, puisqu'il n'y a pas suffisamment d'habitants à Pierrelaye pour qu'on mette en place des protections, la RD14 avec un passage incessant de camions à longueur de journée sans protections pour les riverains non plus, malgré les demandes continues de réhabilitation en voirie locale, sans oublier la voie de chemin de fer qui a coupé la ville en deux à la fin du siècle dernier, cette ville est tronçonnée en trois bandes parallèles.

On veut nous proposer une perturbation supplémentaire, on va la couper dans l'autre sens.

Du bruit de la voie ferrée, pour les riverains de cinq heures du matin à une heure la nuit suivante, des vibrations avec les nouveaux ballasts en béton les habitations tremblent, sans oublier nos amis du ciel qui passent à la queue leu leu en approche des aéroports, les avions qui trop souvent sont en dessous du seuil minimum imposé et qui n'oublient pas de se délester du surplus de kérosène en nous brumisant.

J'allais oublier une autre nuisance. Après avoir servi de déversoir des eaux usées de la Ville

de Paris, la plaine a rendu l'âme : pollution aux métaux lourds. Les fonctionnaires de la DRE se sont dit que les Pierrelaysiens subissant tellement de nuisances ne feraient absolument rien contre une nuisance supplémentaire.

Détrompez-vous Messieurs !

L'A104 à Pierrelaye, c'est la goutte d'eau qui fait déborder le vase et croyez-moi, la coupe est déjà bien pleine. Le tracé N1, le projet rouge et vert pour Pierrelaye, les dernières maisons du quartier du Drain à quelques mètres du tracé, un quartier dont bon nombre des habitants ont été expulsés ou expropriés de Nanterre il y a une cinquantaine d'années lors de la création du quartier d'affaires de La Défense, croyez-vous qu'ils vont accepter de recommencer ?

Le quartier des Grouettes, zone pavillonnaire avec mixité locative et propriétaire, parfaitement réussie, l'Ouest de la RD14 déjà fortement au-dessus du seuil de tolérance, le centre-ville, le clos Saint-Pierre accepteront-ils le bruit, les vibrations, la pollution de 120 000 véhicules par jour ? Jamais !

Sans parler de la rue des Épluches et du hameau au croisement de la rue des Épluches et du chemin des Buses, en direction de Méry qui s'appelle le « Bon Coin » qui deviendra le « mauvais plan » avec la vue, le bruit et l'odeur en direct live.

Pour ce qui est du N2, le tracé bleu, la couleur de l'espoir mais je ne sais pas de quel espoir il s'agit à Pierrelaye, après un passage bucolique dans la plaine où il éventre les quelques parcelles exploitées et le peu de zones boisées encore sur pied, il arrive sur la ville par le cimetière (au cimetière les occupants ne s'en plaindront pas) juste après le village des Deux Ormes où la mixité locative propriétaire peut encore une fois être citée en exemple et la forte cohésion des habitants vous promet une levée de boucliers.

Puis le collège avec nos enfants qui ne prendront la parole qu'entre deux camions pendant les cours. Est-ce pensable ? Est-ce réalisable ? Ce n'est pas possible.

Puis la résidence du Petit Bois, des immeubles de quatre étages avec vue directe sur la bande d'arrêts d'urgence.

Ensuite le lotissement très récent des Tournesols, des propriétaires qui pour la plupart se sont endettés sur 20 ou 25 ans découvrent avec abomination, avec effroi, ce projet qui va passer sous leurs fenêtres.

Le nouveau gymnase, le parc des sports qui sera amputé ou au mieux l'autoroute passera en périphérie, il est reconnu par tous qu'il est sain de pratiquer une activité sportive ou de loisirs à proximité d'une route à très grande circulation !

Voulez-vous vraiment nous faire crever ?

Le quartier du Beauregard avec sa position dominante sur la ville avec une vue à 180° sur le plateau de Pierrelaye. Ses habitants verront et pourront suivre de vue longtemps les semi-remorques internationaux avant d'en respirer le doux parfum.

Enfin la RD14 côté Est où se fera un accès pour que la voirie locale soit parfaitement rentabilisée et l'échangeur A15 plus la onzième avenue. Monstrueusement grotesque !

Pierrelaye aurait-il besoin d'un périphérique Monsieur le Maire ?

Stop ! Arrêtons la plaisanterie ! Pierrelaye n'a pas d'humour. Revoyez vos copies Messieurs de la DRE. Rappelons que l'espace agricole et boisé que constitue la plaine de Pierrelaye fait partie de la ceinture verte de Paris et sa région.

Permettre un morcellement supplémentaire de cet espace fragile entre les zones urbaines ne peut que l'amener à disparaître à plus ou moins long terme, avec une pression d'implantation des zones d'activité le long de cet axe.

La région Île-de-France va étouffer à force de concentration urbaine et dans vingt ans, il faudra tout recommencer vingt kilomètres plus loin pour créer après le périphérique, l'A86, la Francilienne une quatrième rocade qui passera peut-être par le Vexin, Messieurs, au lieu de voir au bout de votre nez, ouvrez-vous l'esprit, ouvrez-nous l'espace et proposez-nous un contournement de la région Île-de-France digne de ce nom, avec les moyens nécessaires pour préserver les paysages, protéger correctement les populations des villages et surtout fluidifier un trafic chaque jour plus dense.

Vous pourriez le réaliser à 50 km de la capitale avec des dessertes locales pour subvenir aux besoins des populations et des zones d'activité qui elles aussi doivent être maîtrisées. La concentration amène la saturation, la saturation amène l'implosion. Proposez-nous d'autres alternatives autoroutières, des transports en commun dignes de ce nom qui ne soient plus pénétrants vers Paris comme à l'heure actuelle, des transports de fret par voie fluviale ou ferrée, accentuez la diversité et surtout ne venez pas nous dire qu'à Pierrelaye, ça ne sera pas pire que maintenant, même si sur une échelle logarithmique, les décibels ou le monoxyde de carbone en plus ne s'additionnent pas. Ce que vous nous proposez, nous le vivrons au quotidien et, ne serait-ce que pour nos enfants ou leur santé, nous ne l'accepterons jamais.

Il fallait faire cette autoroute il y a quarante ans, maintenant c'est trop tard, vous avez quarante ans de retard Messieurs de la DRE. Il est temps pour vous de réagir, non pas en rattrapant le retard mais en prenant de l'avance sur un lendemain qui est encore maîtrisable et en pensant aux générations futures.

Pas d'autoroute en zones urbaines ou en périphérie urbaine comme à Pierrelaye.

Pierrelaysiens, Pierrelaysiennes, si vous ne voulez pas d'autoroute A104 à proximité, montrez-le à la Commission, sortez le petit bandeau jaune et montrez fièrement que vous êtes contre l'autoroute.

Merci à tous.

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

Merci Monsieur CHOCHON.

MME PASCALE AMORIN :

J'habite sur l'A14, je suis Pierrelaysienne de souche et je voulais dire que nous avons l'A14 avec beaucoup de camions qui passent, la A15 qui est parallèle et malgré tout des camions passent par l'A14. Pourquoi nous refuse-t-on que les camions ne passent pas par l'A14 et prennent l'autoroute A15 qui par moments dans la journée est fluide ?

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

Maintenant, et cela ne va pas être tout à fait facile, mais on a dit tout à l'heure que les tracés envisagés aux alentours de Pierrelaye avaient été conçus par un technocrate irresponsable, un fou furieux où je ne sais quoi encore. Il faudrait quand même que l'on dise, et je vous demande un moment d'attention et de patience, à supposer que, Monsieur DEBARLE comment se seraient faits ces tracés ?

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

Si vous permettez Monsieur le président, ce sera Christophe LEFEVRE qui répondra.

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

Très bien, et cela permettra de projeter la carte manquante.

M. CHRISTOPHE LEFEVRE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Bonsoir à tous, je vais donc présenter les différents tracés qui sont soumis au débat et qui intéressent directement votre commune.

Je vais commencer par les tracés rouge et vert. Comme vous le voyez sur la carte, ce que je vais dire sur le tracé rouge vaut chez vous pour le vert. Ensuite je vous parlerai du tracé bleu.

Le tracé rouge à Pierrelaye.

Il prend son origine au Nord entre l'A15 et la RN184 et il se poursuit ensuite à la limite de l'urbanisation entre Saint-Ouen-l'Aumône et la plaine de Pierrelaye. Un échangeur est prévu au niveau de la zone d'activité des Béthunes, une voie d'accès est prévue pour accéder à la future zone industrielle. Tout ce tracé est en dessous du niveau de terrain naturel, donc son effet sur le paysage et la propagation du bruit sont ainsi limités. Voilà un exemple de déblai, si vous êtes dans la plaine vous ne verrez pas l'infrastructure, en tout cas vous ne verrez pas l'enrobé.

Ensuite, il y a le ru de Liesse qui sera franchi par un viaduc couvert sur 200 mètres afin de protéger le lotissement des Grouettes. Ensuite, contrairement à ce qui a pu être dit tout à l'heure, le tracé rouge passe sous les voies SNCF sous la RD14 et sous l'A15, il se prolonge vers Herblay toujours en dessous du niveau du terrain naturel. Un échangeur complet est prévu au niveau de l'A15. Le tracé rouge sert donc à desservir l'agglomération de Cergy-Pontoise et la boucle de Chanteloup, par contre il traverse un endroit relativement préservé qui est constitué par le coteau agricole de l'Hautil.

A Pierrelaye, le tracé vert est le-même que le rouge par contre dans sa partie Sud, notamment dans les Yvelines le tracé vert présente d'autres fonctions.

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

Concentrez-vous sur Pierrelaye simplement.

M. CHRISTOPHE LEFEVRE, CHARGE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-

FRANCE :

Le tracé bleu prend son origine au même niveau que le tracé rouge, c'est-à-dire à l'échangeur actuel entre l'A115 et la RN184, il traverse ensuite la plaine de Pierrelaye en dessous du niveau du terrain naturel, un échangeur est toujours prévu pour desservir la zone d'activité des Béthunes. Il est vrai que ce tracé coupe la plaine de Pierrelaye en deux. C'est une plaine qui présente des intérêts écologiques, notamment par ses boisements et par ses bassins, il y a même une ZNIEFF de type 2 qui est à proximité vers Beauchamp. Il y a également de nombreux rétablissements de voirie à étudier, et chaque fois nous passons en dessous pour éviter l'effet sur le paysage et la propagation du bruit.

Nous n'avons pas encore aujourd'hui défini la profondeur du déblai, je peux simplement vous dire qu'il serait enterré.

(Mouvements divers).

On contourne ensuite Pierrelaye par l'Est, on contourne le parc des sports par l'Est, on passe sous les voies SNCF, sous la RD14, nous longeons la 11ème avenue et nous passons sous l'A15, nous continuerons vers Herblay toujours en dessous du niveau du terrain naturel.

Un échangeur complet est prévu entre l'A15, la RD14, il utilise une partie de la 11ème avenue notamment pour se diriger vers le Nord.

Concernant les fonctions du tracé bleu à Pierrelaye, nous voyons qu'il dessert le Sud de l'agglomération de Cergy-Pontoise et aussi les zones d'activités de Pierrelaye et de Beauchamp.

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

Merci Monsieur LEFEVRE. Je n'avais pas pour objectif de vous faire accepter ces hypothèses, c'est simplement pour que l'on soit bien d'accord sur les hypothèses retenues par le Maître d'ouvrage.

(Mouvements divers).

J'ai bien compris que vous n'en vouliez pas. Monsieur, vous avez la parole.

M ALAIN GREGOIRE, PIERRELAYE :

J'habite depuis deux ans la ville de Pierrelaye, rue de Malassis. Comme l'a dit Monsieur le Maire, l'A104 sera la Francilienne, elle sera une deux fois trois voies, où passeront tous les poids lourds, les semi-remorques qui viennent du Nord de la France pour desservir le Sud.

Un semi-remorque, c'est un poids lourd qui peut transporter du bois, du plâtre mais il peut transporter des hydrocarbures, des produits chimiques voire aussi des produits radioactifs. J'ai travaillé pendant une dizaine d'années sur le site de La Hague, je sais de quoi je parle.

Dans votre fascicule, page 75, vous rappelez la directive "Seveso". Seveso est une petite ville de l'Italie dans laquelle, dans les années 70, un très grave accident a provoqué des dizaines et de dizaines de morts. Cette directive Européenne consiste en la mise en place d'une politique de prévention des accidents majeurs, et notamment maîtrise de

l'urbanisation.

Pouvez-vous me dire ce que vous maîtrisez quand vous allez implanter une autoroute à quelques mètres des maisons, voire carrément au-dessus d'une zone urbaine comme le viaduc que vous voulez implanter à Pierrelaye ?

Il y a peu de temps, c'est passé à la télévision, nous avons vu sur l'A13 un semi-remorque en équilibre instable au-dessus du parapet. Je vous laisse imaginer les conséquences d'un accident arrivant à un semi-remorque transportant des hydrocarbures, sur ce viaduc.

Je fais beaucoup de route, j'ai vu il y a environ 5 ans, en plein été, un semi-remorque éventré qui avait perdu à peu près ses 30 000 litres d'hydrocarbures et qui avait pris feu. Je peux donc vous dire que sur une longueur de 800 à 900 mètres c'était du carburant en flammes. Si un tel accident se produisait sur le viaduc, je vous laisse imaginer les dégâts que pourraient subir les habitations.

Si un même type d'accident se produisait avec un camion transportant des produits chimiques, le danger viendrait des gaz qui franchiraient les talus, et nous serions juste à côté, à 500 mètres !

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

Souhaitez-vous commenter Monsieur DEBARLE ?

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

Quand une route de cette importance-là est faite, une étude de risques est réalisée sur toute sa longueur, pour minimiser ces risques et notamment pour le transport de matières dangereuses pour voir à quel endroit celles-ci doivent passer. Notamment lorsqu'il y a des ouvrages couverts, des souterrains, cette étude est particulièrement fine. Ceci a conduit dans beaucoup d'endroits en Île-de-France, pratiquement tous, à interdire le passage des camions sur les routes qui ont des parties couvertes. Seul un souterrain dans le secteur de Jouars-Pontchartrain est autorisé au transport de matières dangereuses.

MME DOMINIQUE DELACROIX :

J'habite à Pierrelaye depuis un an, j'ai fait construire un pavillon à 300 mètres de la route que vous voulez construire, donc je suis ravie, mon fils joue au football, j'ai du mal à lui expliquer que bientôt il ne pourra plus en faire parce qu'une route va passer sur le stade.

Êtes-vous allé visiter Pierrelaye, êtes-vous allé dans les rues où voulez passer cette autoroute ?

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

Oui, tout à fait.

MME DOMINIQUE DELACROIX :

Je ne vous ai pas vu dans ma rue, j'en suis navrée, je peux vous inviter chez moi, ce n'est pas loin, rue de Malassis, je trouve assez déplorable que des gens décident de faire

construire des routes à côté des maisons, je ne sais pas qui aura la décision finale de cette autoroute, je pense que c'est le Ministre ?

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

Ce sera le Ministre.

MME DOMINIQUE DELACROIX :

Je vous conseille donc fortement de l'inviter à Pierrelaye, je pense que le Maire sera ravi de l'inviter pour lui demander comment il peut prendre une décision ainsi, de construire une autoroute sur des maisons, de rayer une ville, de rayer des projets que les gens ont faits, par exemple s'endetter sur 20 ans pour se payer un pavillon et se rendre compte au bout de quelques années qu'une route va passer.

J'espère que cette décision sera bien prise car elle sera lourde de conséquences et pour Pierrelaye et l'environnement.

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

On prend encore deux ou trois interventions.

M. JEUFFRAULT, Éragny :

J'aimerais connaître la réglementation sur les transports d'hydrocarbures concernant le passage dans les souterrains, car je ne vois pas un transport d'hydrocarbures passer cette autoroute dont nous ne voulons pas, mais lorsque ce transport va arriver à Éragny, il trouvera plus d'un kilomètre de souterrain. Pourra-t-il emprunter ce souterrain ou devra-t-il sortir de l'autoroute pour la reprendre un peu plus loin ?

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

Dans la tranchée couverte d'Éragny, si celle-ci est construite, comme n'importe quelle tranchée couverte, c'est la même réglementation qui s'applique que pour les tunnels. C'est donc l'étude de risques qui définira si un camion peut passer dans ces tunnels ou dans ces tranchées couvertes. Aujourd'hui, toutes les études de risques ont conduit au non-passage des camions transportant des matières dangereuses et les hydrocarbures peuvent en faire partie, il n'en existe qu'un en région Île-de-France. Cela vous indique la probabilité extrêmement faible que des camions empruntent ces tranchées couvertes.

Donc ces tranchées couvertes sont interdites à ce type de transports. Donc les camions ne peuvent pas passer dans ces ouvrages.

M. JEUFFRAULT, ÉRAGNY :

Je souhaiterais avoir une précision. Concernant le tunnel, vous venez de dire : "si celui-ci devait être fait". Qu'est-ce que cela veut dire ?

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

Aujourd'hui, aucune décision n'est prise sur la réalisation du tracé. Et si j'avais dit devant Monsieur Victor BLOT que la tranchée couverte allait se faire à Éragny, je ne suis pas sûr qu'il aurait beaucoup apprécié.

M. JEUFFRAULT, ÉRAGNY :

De toute façon, on n'en veut pas.

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

C'est bien pour cela que j'ai employé le conditionnel.

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

Il faudra que vous nous redisiez deux mots sur cette affaire de nappes phréatiques.

M. PHILIPPE HUART, HERBLAY :

Pourrait-on revenir sur la diapositive présentant les différents tracés ? Il y a quelque chose d'assez embêtant au niveau du dossier du débat public, page 8, c'est que d'office, quasiment, on élimine un tracé.

Je lis donc, concernant le tracé Nord-Ouest, celui qui passe en limite du Vexin : "une expertise d'un tracé alternatif Nord-Ouest demandé par un groupement d'associations locales montre sa faisabilité technique (jusqu'ici tout va bien) mais conclut à son caractère dissuasif pour les usagers de la Francilienne." Clairement, on dit que c'est dissuasif, cela ne sert à rien.

On écrit ensuite au niveau des objectifs du projet et des enjeux environnementaux : « le tracé rive droite Chanteloup, le rouge, est celui qui permettrait de soulager le plus efficacement le réseau autoroutier francilien ». On est donc en train de dire que le rouge est le meilleur, « toutefois les autres tracés à l'exception de celui au Nord-Ouest de Cergy, avec des performances moindres, répond aux objectifs », donc encore une fois, on élimine le tracé au Nord-Ouest, on se demande pourquoi on l'a mis.

Enfin, dernier point, on redit encore au niveau de la rentabilité socioéconomique « l'ensemble de ces indicateurs indique que la solution rive droite Chanteloup est la plus performante », donc on peut se poser la question de savoir si le débat n'est pas déjà plus ou moins fait.

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

Il faut être tout à fait clair, l'avis de la commission n'est pas fait, bien évidemment, et comme cela a été dit maintes fois, une solution que vous avez largement préconisée ici, serait de ne rien faire du tout en disant, « au fond aujourd'hui ça ne va pas si mal que ça, ça ira peut-être plus mal plus tard, mais on va trouver d'autres solutions » et donc tous les tracés deviennent inutiles.

Le maître d'ouvrage a fait des études, il pense qu'il faut faire quelque chose. Il a comparé les différents tracés et il a son opinion. J'observerai d'ailleurs qu'il a parlé d'efficacité pour le trafic, mais le tracé rouge a peut-être d'autres inconvénients, même s'il est bon pour le trafic, il n'est peut-être pas bon pour autre chose.

Donc, le débat est largement ouvert.

S'agissant du tracé violet, je crois que nous avons une réunion de proximité où on parlera largement de ce sujet à Auvers-sur-Oise le mercredi 19 avril, je vous invite bien entendu à y participer pour porter la bonne parole sur le fait que le tracé violet répond tout à fait aux souhaits que l'on peut avoir.

Nous allons voir quelles seront les réactions à Auvers-sur-Oise, car il n'y aura pas que les habitants d'Auvers-sur-Oise il y aura tous ceux de la partie Nord-Ouest, et nous verrons quelles seront leurs réactions à l'égard de ce projet.

M. AUSSERRÉ, HERBLAY :

Vous venez de dire que le maître d'ouvrage avait fait une étude précise sur l'ensemble des tracés, je voudrais revenir sur un point qui a été abordé tout à l'heure et qui n'a pas eu de réponse.

Comment peut-on prétendre avoir fait l'étude complète d'un dossier alors que l'on n'est même pas capable de répondre, à partir du moment où l'on creuse un trou, à quelle profondeur on va trouver de l'eau.

Je voudrais juste insister sur ce point, parce que si sur ce point une réponse précise n'est pas apportée, précise au point que l'on puisse chiffrer le coût d'un ouvrage, alors si on n'a pas de réponse sur ce point, cela veut dire que l'ensemble du projet doit être frappé de nullité.

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

Voulez-vous répondre à cette affaire de nappes phréatiques ?

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

En ce qui concerne l'ensemble des enjeux liés à l'eau, vous verrez que dans les annexes du dossier, il y a toute une étude sur l'eau, avec notamment le recensement à la fois des captages d'eau potable et de la nappe phréatique.

Par contre, il est exact qu'à ce stade du dossier nos études ne sont pas complètement terminées. Simplement aujourd'hui, en ce qui concerne le passage en déblai dans la plaine de Pierrelaye, sur les documents qui vous ont été distribués, vous voyez ce que l'on appelle le profil en long et donc la manière dont sera enterré le prolongement de la Francilienne dans la plaine.

Dans cette plaine, à cet endroit-là, nous sommes à peu près entre moins 4 et moins 5 m, donc tout à fait compatible avec la nappe phréatique. Ceci fait partie des études qui ont été faites préalablement à la constitution du dossier.

M. AUSSERRÉ, HERBLAY :

Je suis désolé Monsieur, je ne suis pas spécialiste mais je n'ai pas compris votre réponse. Comment pouvez-vous dire que vous êtes certains que c'est compatible alors que dans le même temps vous ne savez pas situer la profondeur de la nappe phréatique ?

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

Si, mais si.

M. AUSSERRÉ, HERBLAY :

Alors je ne pas bien compris la réponse.

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

Excusez-moi de ne pas avoir été clair. Dans les annexes du dossier, ce qui est dans le CD-ROM, ce que vous pouvez trouver sur le site Internet, vous avez en détail l'ensemble des études qui ont été faites pour ce dossier. C'est un peu important, cela représente 1 500 pages. Vous y trouverez une étude sur l'eau dans laquelle sont étudiés un certain nombre d'aspects liés à l'eau.

Vous avez les captages d'eau potable, vous avez l'inondabilité et vous avez également les nappes phréatiques. Donc ceci a été étudié. Compte tenu de cette étude, aujourd'hui, la manière dont nous proposons d'enterrer la route dans la plaine de Pierrelaye se situe entre moins 4 et moins 5 m, nous sommes donc compatibles avec la profondeur de la nappe phréatique qui a été annoncée précédemment.

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

Monsieur le Maire a demandé la parole.

M. GERALD RUTAULT, MAIRE DE MAURECOUT :

Je salue mon ami VALLADE, Mesdames, Messieurs, juste deux remarques.

Je voudrais d'abord dire l'inégalité de traitement que nous ressentons. En effet, lorsqu'on voit les délibérations du Conseil Général du Val-d'Oise et la carte T qui a été délivrée par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Val-d'Oise et des Yvelines, je trouve que nous sommes dans une disproportion complète.

Le Val-d'Oise va être arrosé d'une carte T pour dire « oui au tracé rouge », nous autres, pauvres petits Yvelinois, nous n'aurons rien. Les populations concernées n'ont d'ailleurs pas été informées, puisque comme vous le savez, les villes d'Andrésey, de Maurecourt et de Pierrelaye n'ont pas reçu le dossier, par contre que les villes de Cergy et Jouy-le-Moutier l'aient reçu en entier, m'étonne toujours un petit peu.

Autre chose, je crois, Monsieur le Président, que d'Achères à Andrésey en passant par Maurecourt et ce soir à Pierrelaye, je crois qu'il est clair que les populations concernées ne veulent pas de cette autoroute A104, et je crois qu'il faut que nous le réclamions haut et fort, nous sommes aujourd'hui dans un combat un peu comme le pot de terre contre le pot de fer, nous sommes malheureusement le pot de terre me semble-t-il, il faut absolument aujourd'hui que nous montrions notre force.

Et notre force, c'est effectivement au sein des associations et je pense notamment à la réunion d'Auvers, vous nous invitez à des réunions le soir très tard, et beaucoup d'entre nous sommes soit des salariés soit des professionnels qui devons aller travailler le lendemain matin, il devient de plus en plus difficile de suivre ce débat.

Je pense qu'il y a là une disproportion de moyens et je vous demanderai vraiment de prendre en compte l'avis de tous ces concitoyens. Vous avez eu une salle remplie à Achères, une salle remplie à Andrésy, une salle remplie à Maurecourt, une salle remplie à Pierrelaye qui disent NON à l'autoroute A104, je crois qu'aujourd'hui, Monsieur DEBARLE, il va falloir revoir votre copie.

Merci.

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

Monsieur le maire, je voulais dire juste une chose que j'ai déjà dite à Maurecourt, mais je la répète ici. Ce qui importe pour la Commission Particulière, c'est la qualité des arguments et non pas la quantité de gens qui disent oui ou non sans savoir. Je crois que c'est cela le fond du problème.

(Sifflements).

Attendez, vous permettez ! Je réponds à la question de Monsieur le Maire de Maurecourt disant : il y a des pétitions qui circulent en faveur d'un tracé. Je réponds ce n'est pas le nombre de pétitions en faveur de ce tracé qui va déterminer la position de la Commission Particulière du Débat Public.

Je pensais avoir été tout à fait clair. Nous ne sommes pas dans une optique de référendum, car en fait, outre le fait que légalement l'organisation d'un référendum sur ce type de questions n'est pas prévu par la loi, si nous faisons un référendum sur les 400 000 personnes présentes dans la zone d'étude, dont la plupart ne sont pas des riveraines potentielles de l'un de ou l'autre tracé, je ne sais pas trop ce qu'il en sortirait.

De toute façon la question n'a pas de sens. Ce n'est pas comme cela qu'il faut la poser. J'écoute la qualité des arguments qui sont donnés, je vous l'ai déjà dit à Maurecourt et je le confirme.

Et je voudrais qu'il n'y ait pas de malentendus là-dessus parce que je n'ai pas du tout dit ce que vous pensiez que je disais.

M. CAMMAS, PIERRELAYE :

Je suis Pierrelaysien depuis un an et demi. Je viens de Beauchamp, j'ai quitté Beauchamp parce que cela devenait nuisible au niveau du bruit routier. Je suis venu chercher un confort ici et je fais pleinement confiance à mon Maire, mon nouveau Maire, pour défendre ce qu'il défend, c'est-à-dire la qualité de vie.

Mais là où je suis pleinement d'accord avec Michel VALLADE, c'est que c'est aussi un salut économique de s'opposer à cette autoroute, des quatre axes aucune autoroute ne doit venir ici dans ce secteur.

Je suis tout à fait d'accord sur le flux de camions, la France ne va servir que de base logistique au transfert de choses qui vont être produites à l'étranger, et moi je ne fais pas confiance au Maire de Saint-Ouen-l'Aumône. Quand on voit que le trajet rouge coupe la plaine au ras de la frontière avec Saint-Ouen-l'Aumône, qu'il y a déjà une base logistique importante, une sortie au niveau de la zone des Béthunes, je vois difficilement comment on

pourra aller exploiter les terres de l'autre côté avec cette tranchée qui coupera la zone d'exploitation agricole en deux.

Quand on nous parle de création d'emplois dans la zone d'étude, il n'y en aura pas, nous serons simplement une zone de transit, une zone financière, c'est ce qui se cache dans ces schémas-là.

Il en est de même avec le trafic des avions. On nous a parlé d'un aéroport envisageable vers le Vexin, j'ai franchement peur de ce qui se passe dans cette extension et si c'est pour satisfaire une mégapole de transit de camions et de sources économiques qui ne profitent pas aux citoyens d'Île-de-France, je ne vois pas l'intérêt.

S'il s'agit de réaliser des logements sociaux pour avoir de la main-d'œuvre à bon marché, pour ces plate-formes logistiques, moi je ne suis pas d'accord.

Ici je ne suis pas propriétaire, je ne suis que locataire, mais je resterai pour me battre. J'ai quitté la banlieue pour m'installer dans une ville rurale, un village, ici quand on se parle, quand on se dit bonjour ce n'est pas anonyme. J'ai été accueilli à Pierrelaye par cet esprit, je ne peux pas accepter cela pour le pays en termes industriels.

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

Merci.

Nous allons prendre encore deux questions puis nous demanderons à Monsieur le Maire de Pierrelaye de conclure la réunion, puisqu'en effet beaucoup de personnes travaillent demain.

M. LE PERFF YANNICK, PIERRELAYE :

Je voulais intervenir pour donner des arguments puisque de nombreux arguments ont été énoncés et annoncés parmi les habitants de Pierrelaye et des communes avoisinantes. Cet argument est le suivant : même si on comprend le développement économique d'une région, d'un pays, on voit aujourd'hui que la logique économique chasse une autre logique économique et que l'humain reste au même endroit. C'est ce qui est dangereux. Quand la logique économique favorise l'Humain, c'est bien, mais actuellement ce n'est pas trop ce qui se passe, personne n'en veut.

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

Merci.

M JEAN-CLAUDE MUSSOTTE, HERBLAY :

J'habite aux Cailloux Gris à Herblay, et je suis enclavé entre les tracés rouge vert et le tracé bleu, donc je suis manifestement opposé à l'A104. Néanmoins je souhaiterais poser quelques questions à Monsieur DEBARLE qui est le Maître d'ouvrage du prolongement de l'A104.

Aujourd'hui la Francilienne arrive à Méry à travers les champs depuis le pôle de Roissy pour être prolongée jusqu'à Orgeval distante de 22 km en zone très fortement urbanisée. Je suis donc surpris par la DRE du manque d'intérêt et de sauvegarde des populations sur les tracés rouge, vert et bleu au niveau du bruit, de la pollution et de leurs conséquences sur la santé.

Sachant qu'à Paris, sur le boulevard périphérique on couvre certaines zones après avoir déjà construit des écrans antibruit, sur l'A86 on a couvert la traversée de Rueil qui est aujourd'hui valorisée en surface.

Pour arriver à l'autoroute A13, on creuse un tunnel sous La Celle St Cloud et Garches. L'A1 qui relie Paris à Lille et à Bruxelles est en cours de couverture à partir du boulevard périphérique.

Donc je crois que nous avons suffisamment d'exemples autour de nous pour qu'enfin, si toutefois un de ces cinq tracés devait se faire, il soit revu et corrigé pour qu'il soit complètement souterrain.

Je veux parler du tunnel sous La Celle St Cloud et Garches où le trajet des voitures et des poids lourds a été superposé pour qu'il n'y ait en plus aucune conséquence depuis les graves problèmes du tunnel sous le mont Blanc.

Par contre, ce sera ma dernière petite question, quant au financement si malheureusement un de ces tracés devait aboutir, quelle est la position de la France par rapport à la Communauté Européenne et vis-à-vis de cet engagement financier voisin de 2 Milliards d'Euros ?

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

Monsieur DEBARLE, pouvez-vous apporter quelques éléments de réponse ?

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

La question était le financement par rapport aux comptes de la nation et ce qui était présenté à Bruxelles. Trois types de financement sont possibles pour le prolongement de la Francilienne.

Premier type, les crédits budgétaires de l'État qui peuvent éventuellement être complétés par ceux des collectivités territoriales. Dans ce cadre-là, cela fait partie du budget de l'État, c'est comptabilisé dans les comptes de la nation et il participe éventuellement au déficit.

Deuxième possibilité, l'appel à une concession, c'est ce que l'on rencontre assez souvent en France, c'est le système d'un péage où l'usager finance la construction et l'exploitation de la route.

Le troisième mode de financement, qui est relativement nouveau, ce sont les contrats de partenariats public-privé où en fait l'État paye une sorte de loyer à l'entreprise privée qui est chargée de construire et d'exploiter. Dans ce cas, compte tenu qu'un certain nombre de risques doivent être mis à la charge de l'entreprise partenaire privé, les loyers versés par l'État ne sont pas comptabilisés dans les comptes et dans le déficit tel qu'il est comptabilisé par Bruxelles.

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

Dernière question, Monsieur a dit que les tracés tels que vous les avez décrits sont trop sommairement protégés. Êtes-vous flexibles éventuellement sur la consistance des ouvrages ?

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

À partir du moment où nous avons passé la partie du débat sur l'opportunité, il est clair qu'aujourd'hui les tracés tels que nous les présentons sont tels qu'on les pensait, avec leurs protections. Il est évident que nous sommes aujourd'hui totalement ouverts pour regarder et pour présenter un certain nombre d'améliorations à ces tracés.

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

L'opportunité restant à démontrer, nous sommes bien d'accord.

M. Mamadou BAMBA, Jouy-le-Moutier :

Je n'ai pas eu de réponse tout à l'heure concernant l'engagement de ce Débat Public pour influencer le dossier à la fin, au regard du Ministre. Comme je disais, il y a une fâcheuse tendance aujourd'hui à passer les choses en force et à ne pas regarder ce que les citoyens disent et je me demandais, sur l'intérêt du débat, en quoi est-ce qu'il influence ou pas des décisions qui semblent déjà être favorisées ?

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

Je peux vous faire état du retour d'expérience d'un certain nombre de Débats Publics qui se sont déjà produits. Des projets ont été purement et simplement abandonnés, d'autres en sont ressortis profondément modifiés, un exemple tout récent est celui de Charles de Gaulle Express où la proposition du Maître d'ouvrage a été complètement revue à l'issue du Débat Public et a obtenu un très large consensus.

L'expérience du débat public, j'ai participé personnellement au projet d'extension du port du Havre qui à la fin du projet n'était plus le même qu'au début, vous avez vu que le port du Havre vient d'être inauguré et que la suite des opérations s'est passée d'une façon plutôt exemplaire.

Donc, oui, le débat public peut peser sur la décision. Il est très rare qu'un projet sorte totalement inchangé du débat public, de surcroît ici, nous sommes dans une situation où le projet comporte différentes options, y compris l'option de ne rien faire ce qui pourrait évidemment arriver si les arguments avancés sont convaincants.

Mon engagement est de produire tous les arguments avec leurs qualités pour que le décideur voit vraiment éclairé, et quand je dis tous les arguments (quantitatifs et/ou qualitatifs) et la position des riverains potentiels par rapport à telle ou telle hypothèse.

Donc vous pouvez compter sur mon engagement ferme et je peux vous dire que si la décision était prise, je n'aurais jamais accepté la Présidence de cette Commission.

Je suis là parce que je pense que c'est ouvert.

M. Mamadou BAMBA, Jouy-le-Moutier :

Je vous remercie.

Mais par rapport au nombre de millions de kilomètres parcourus, pourquoi l'État se détourne-t-il de la lutte contre la voiture particulière en n'instaurant pas le transport en commun

utilisable pour tous, tout le temps, au lieu de contribuer à augmenter le trafic ?

L'État s'engagera-t-il à supporter les conséquences sur la santé des personnes qui vivront à proximité de ces routes alors qu'aujourd'hui on nous demande un euro à chaque consultation médicale, nous cotisons tous systématiquement à la sécurité sociale, on ne veut plus nous payer nos retraites, autant nous tuer, ainsi les problèmes seraient résolus.

Pourquoi l'État ne s'intéresse-t-il pas à des investissements durables dans l'intérêt des populations, des hommes et même des enjeux économiques ?

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

N'élargissons pas trop le débat, mais M. DEBARLE, par rapport à l'arbitrage entre le routier et des solutions alternatives, l'État met-il correctement son argent ?

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

L'État ne se détourne pas de cette lutte contre le tout routier. En ce moment, il y a des réflexions sur la révision du Schéma Directeur Régional d'Île-de-France, c'est-à-dire le document qui va planifier l'ensemble des aménagements. Dans ce cadre-là, la position de l'État est de nettement diminuer le nombre de projets routiers qui étaient prévus dans le schéma de 1994.

Ceci étant, il s'agit d'une diminution et nous considérons que dans certains secteurs il y a un retard qu'il est nécessaire de compenser, le débat de ce soir a vu des positions différentes sur ce point de vue.

Quant à la lutte contre la pollution, un certain nombre de mesures sont mises en oeuvre. Quelqu'un précédemment a cité des chiffres que nous avons donnés, grâce à la diminution du benzène dans les carburants, il y aura 80 % de réduction de la pollution par le benzène, ce qui ne signifie pas qu'il y aura 20 % d'augmentation mais qu'il restera 20 % de la pollution d'aujourd'hui.

Nous avons déjà le plomb qui a été supprimé, il a fallu plusieurs années pour que les stations-services suppriment les pompes distribuant le super avec plomb.

Un certain nombre de mesures sont donc mises en oeuvre et elles sont complémentaires, mais dans les secteurs où nous pensons qu'il peut y avoir un retard, il reste encore une volonté de programmer ces routes manquantes mais de toute façon, de ne pas augmenter le nombre de structures de réseaux. Toutes les autoroutes souterraines qui étaient prévues ne sont pas reconduites dans le futur schéma directeur.

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

Merci Monsieur DEBARLE.

Monsieur BLOT, brièvement s'il vous plaît ?

M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184 :

Quelques remarques au fil de l'eau. La DREIF se gargarise avec le tracé rouge, le CO.P.R.A a été fondé et créé sur ce dossier bien que d'autres tracés soient apparus plus tard, il a

bataillé pendant 15 ans, il a obtenu trois annulations, vous pouvez vous gargariser avec le tracé rouge, mais vous n'êtes pas prêts de le faire passer.

Je peux vous dire que la mobilisation est intense sur les 11 communes et qu'on se battra jusqu'au bout.

Concernant le bleu, les habitants de Pierrelaye, comme les habitants d'Achères, comme ceux d'Herblay dans quelque temps vous diront qu'il n'en veulent pas, j'espère que vous l'entendrez.

Je voudrais revenir quelques instants sur le bleu, bien que le vert qui traverse Achères ne soit pas mieux, et parler de l'intérêt général.

Quand on sert l'intérêt général de 110 000 véhicules au détriment de la qualité de vie de 200 000 personnes, leur environnement, leur santé, une vie d'épargne et de labeur à travers un patrimoine acquis, où est l'intérêt général ?

Quand on cumule pour des intérêts particuliers ce que je viens de vous dire pour 200 000 personnes, où est l'intérêt général ?

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

J'aimerais bien le savoir de votre part.

La RN184, c'est une situation voulue. Qu'on arrête de nous faire pleurer sur la RN184. Pour les habitants de Saint-Ouen-l'Aumône, pour les habitants d'Éragny, pour les habitants de Conflans, ce sont des souffrances atroces au quotidien. Il y a trente ans, quand on a construit la RN184, on nous la présentait comme la panacée universelle, la situation actuelle est voulue, car quand on met à Poissy 55 000 mètres carrés de bureaux en plein cœur de la ville avec 3000 emplois qu'on est allé chercher entre autres à Cergy, on crée un vrai problème.

Quand on ne boucle pas la A16, car on s'y oppose du côté de la Courneuve et qu'on la ramène sur la RN184 et demain sur l'A104, on crée un vrai problème parce qu'on amène là tout le trafic transmanche du Nord de la France, du Nord de l'Europe, de l'Angleterre vers l'Espagne ou le Portugal, c'est inscrit dans le dossier.

Et quand on nous dit qu'avec la A104, on va faire une reconquête du réseau local, arrêtez de vous moquer de nous !

La RN13 n'en peut plus, c'est devenu une artère commerciale et c'est identique pour la RN14 où l'on vient d'installer Alinea et Ikea, ce sont des artères commerciales : reconquête de quoi ?

On nous parle de bouclage de la Francilienne mais ce n'est pas un bouclage, c'est du bricolage. La commission de suivi sur la circulaire Bianco avait été amenée à se prononcer. Monsieur Pierre LANCELOT, directeur de Sciences-Po avait dit, ce n'était pas un bouclage de la Francilienne, mais du bricolage.

Pourquoi est-ce du bricolage ? Parce qu'au travers de cette A104, les élus vont faire leur marché.

Faut-il reprendre Alain Richard qui veut absolument revitaliser la zone des Béthunes et verrait bien la A104 au milieu ?

Faut-il reprendre la ville nouvelle de Cergy-Pontoise qui n'a pas su faire sa rocade et qui aujourd'hui veut la faire grâce à la A104 ?

Faut-il reprendre Gabriel LAINE qui veut mettre 6 000 logements de plus à Jouy-le-Moutier et qui veut sa déviation du CD48, qui ne peut se faire que sur la A104 ?

Faut-il reprendre le Maire de Poissy qui achète tous les pavillons, les hôtels particuliers pour les raser et faire du collectif sur une voirie moyenâgeuse, et qui compte sur la A104 pour faire la déviation de sa ville après l'avoir asphyxiée ?

Il faut arrêter de nous parler du bouclage de la Francilienne alors qu'il s'agit de bricolage et que certains élus se battent sur des combats de chapelles.

Pour terminer, il est un article dans le Parisien dans lequel les gens réclament de toutes leurs forces une solution pour la région des Mureaux et de Meulan, et on nous dit la déviation de Mantes Cergy est en bonne voie, il s'agit du C13-F13.

Mais bouclez la Francilienne au bon endroit, là où les plaines s'étendent à perte de vue, où les habitants sont tellement moins nombreux qu'ils peuvent être protégés complètement, et laissez-nous régler les problèmes locaux avec notre voirie locale, avec les ponts qui sont programmés, les ponts de Carrières et d'Achères, laissez-nous régler les problèmes locaux, bouclez véritablement la Francilienne, arrêtez d'écouter ceux qui vont à l'église tous les matins pour nous raconter des c.....

(Applaudissements).

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

Merci Monsieur BLOT.

Monsieur le Maire, Voulez-vous conclure?

M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAYE :

C'est toujours très délicat d'être amené à conclure une réunion, parce qu'il y a toujours des avis qui sont divergents, mais pour une fois, je dois dire que c'est relativement simple, parce que je crois avoir entendu une quasi unanimité pour s'opposer aux itinéraires qui nous sont aujourd'hui annoncés.

Je reste avec les questions qui ont été posées à M. DEBARLE, très insatisfait des réponses qui m'ont été apportées. Mon inquiétude au sujet de ce barreau qui fait la liaison entre l'autoroute du Nord et les autoroutes A10 et A6 vient du fait que le tracé est plus court en passant par l'Est qu'en passant par l'Ouest. Mais on sait que ce n'est pas la distance qui détermine l'itinéraire des automobilistes, mais la durée effective du transport je crains que ce barreau serve effectivement à assurer le transit entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.

Donc vous ne me rassurez pas du tout et d'autant moins lorsque vous me dites que la construction de routes favorise le développement économique et urbanistique. Nous nous opposons au tracé rouge qui pose des problèmes à l'Ouest de Pierrelaye, nous nous

opposons également au tracé bleu qui lui passe à l'Est de Pierrelaye et sur les propos que vous avez tenus il y a quelques instants concernant le développement de l'urbanisation, il est fort à parier que la plaine de Pierrelaye coupée en deux par le tracé bleu, l'urbanisation toute naturelle de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise ne se fera plus entre St-Ouen-l'Aumône et Pierrelaye mais entre Pierrelaye et Beauchamp.

La bataille que nous menons pour conserver la plaine agricole se trouverait aussi fortement compromise si le tracé bleu était retenu. Nous nous opposons aux deux tracés.

J'ai entendu il y a quelques instants que le tracé bleu passerait en souterrain. Sachez qu'à trois mètres sous la chaussée Jules César se trouve le ru de Liesse et je serais inquiet si au moment de l'étude de la faisabilité technique on nous disait : « nous avons prévu de passer en souterrain mais malheureusement il y a de l'eau et c'est impossible ». Je crois qu'à Pierrelaye, tout le monde est unanime on ne veut ni tracé rouge ni tracé bleu. Les Pierrelaysiens sont mobilisés pour s'y opposer, nous nous y opposerons politiquement, mais s'il le faut nous nous y opposons juridiquement.

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

Merci Monsieur le Maire.

Cette semaine, nous serons mercredi à Éragny, et jeudi à St-Ouen-l'Aumône.

La séance est levée à 23 H40.