

INTERVENANTS AU DEBAT :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, Président
Mme Sophie ALLAIN, Mme Galiène COHU,
M. Alain MECHINEAU et M. Yves DESROUSSEAUX.

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. Jacques FEYTE, Maire de Neuville-sur-Oise :	1
M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184 :	8
M. Jean-Pierre DACHEUX, Représentant les Verts Île-de-France :	12
M. VAN BOLDEREN, Habitant de Neuville-sur-Oise :	19
M. BARDYN, Habitant de Neuville-sur-Oise :	20
M. Jean-Benoît CAMPLO, Habitant de Neuville-sur-Oise :	22
M. Bernard PROVOST, Habitant de Neuville-sur-Oise :	23
M. François LAURENT, Habitant de Neuville-sur-Oise :	25
Un adjoint au maire de Conflans-Ste-Honorine :	26
M. Guy BOIVIN, Neuvilleois.	27
M. Mamadou BAMBA, Habitant de Jouy-le-Moutier :	29
Un Intervenant :	30
M. Gabriel LAINE, Maire de Jouy-le-Moutiers :	30
M. Claude d'ORNANO, ARDIES Val-d'Oise :	31
M. Wilfrid DELEPLACE, Comité COMITIX :	33
M. Fabrice DEMARIGNY, Commission A104 à Neuville :	39
M. Joël TISSIER, Adjoint au maire de Maurecourt :	43
M. Pascal CHIVE, CO.P.R.A. Neuville :	48
M. Jean-Pierre DEJOU, Président du CO.P.R.A.	63
M. Claude LOISEAU, Île-de-France Environnement, Association des Usagers des Transports :	63
Un Intervenant :	64
M. Laurent BAUCHET :	65
M. Marc DENIS, Vice-président de la communauté d'agglomération :	66
M. Gérald RUTAULT, Maire de Maurecourt :	67
M. Jackie BRETON, Conseiller général de l'Hautil, Vice-président de la communauté d'agglomération :	68

*La séance est ouverte à 20 H 30 sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX,
Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la
Francilienne.*

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

Bonsoir à toutes et à tous. Bienvenue à cette réunion de proximité du débat public. Puisque nous sommes à Neuville-sur-Oise, il appartient bien entendu à M. le Maire de souhaiter la bienvenue au débat public ce soir.

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. JACQUES FEYTE, MAIRE DE NEUVILLE-SUR-OISE :

Soyez les bienvenus à Neuville-sur-Oise. Je vois que des collègues sont là, autant des Yvelines que du Val d'Oise, dont, M. le Maire de Jouy-le-Moutier, d'Andrézy, de Vauréal, de Conflans-Sainte-Honorine, -là, je vais commencer à en oublier, c'est terrible quand on commence à désigner tous les collègues- bien sûr aussi d'Éragny et les Conseillers Généraux qui sont présents.

Mesdames, Messieurs, soyez les bienvenus à ce débat.

Nous sommes la dernière commune pour ce débat local puisqu'il y a encore des réunions thématiques et, à ce titre, je suis vraiment heureux de vous accueillir. Je vois dans la salle de nombreux Neuillois. Je suis content qu'ils soient là car j'en vois certains avec des têtes réjouies car ce sont quelque part aussi des amis. Ce n'est pas une campagne électorale, mais je leur dis car c'est un enjeu et, avec tout ce qui va être dit ce soir, tout ce qui été dit déjà depuis 18 réunions, c'est quelque chose qui arrive à son terme. Laissons la place maintenant à ce débat. Encore une fois bienvenue et place au débat.

Monsieur BERGOUGNOUX, je vous laisse la parole pour organiser.

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

Merci, Monsieur le Maire.

Je vais vous dire d'abord quelques mots du débat public avant que nous entrions dans le vif du sujet.

D'abord les personnes qui sont à cette tribune. Vous savez que nous sommes ici pour discuter d'un projet qui s'appelle le prolongement de la Francilienne et qui est soutenu par un maître d'ouvrage représenté ici ce soir par Éric DEBARLE, Chef de la mission A104 et Christophe LEFEVRE qui travaille avec lui.

Les autres personnages ici, séparés comme il convient, sont les membres de la Commission Particulière du Débat Public. Nous sommes ce soir presque au complet, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAU, Alain MECHINEAU et moi-même, Jean BERGOUGNOUX, qui ai l'honneur de présider cette Commission et de vous inviter à débattre de ce projet.

Précisons immédiatement que ce débat n'aurait aucun sens s'il y avait des préjugés des décisions. Nous sommes ici pour débattre de façon totalement ouverte d'un projet, y compris la question de savoir s'il faut faire ou ne pas faire et, dans l'hypothèse où il faut faire, comment faire, quelles sont les grandes options ? Donc, il importe que le débat soit totalement ouvert.

La mission de la Commission Particulière du Débat Public, qui est totalement indépendante du maître d'ouvrage, est en quelque sorte d'être l'intermédiaire entre le projet et le public, en l'occurrence, ce soir, c'est vous.

Notre mission tient en trois mots : vous informer, vous écouter et rendre compte objectivement du débat pour que la décision puisse être prise en toute connaissance de cause.

Vous informer, cela n'a pas été évident. Il y a grosso modo 800 000 personnes sur la zone concernée par le projet et diffuser des documents quand même assez importants même s'ils sont synthétiques à 800 000 personnes, il y a des ratés. Nous avons essayé de combler ces lacunes en distribuant dans les mairies des exemplaires supplémentaires, en faisant des mailings supplémentaires. Pour ceux qui sont là ici ce soir, il n'y a aucun problème, ils ont trouvé à l'entrée tous les documents et encore des documents beaucoup plus complets que les documents synthétiques qui ont été mis dans les boîtes aux lettres.

Pour suivre le débat ce soir, il faut que vous ayez sous les yeux un petit fascicule de cartes que vous avez trouvé à l'entrée, cela tient en quatre pages, mais cela permet de discuter sans difficulté.

Pour vous informer, il faut aussi que vous soyez au courant de l'actualité. Là, nous avons un très bon outil qui réagit en temps réel, qui est le site Internet. C'est un vrai succès. Nous avons actuellement 17 000 consultations du site, 100 000 pages consultées (plutôt 110 000 maintenant, je crois, ce soir).

Donc, c'est quelque chose qui est largement utilisé. Vous trouvez sur le site Internet au fil des réunions des petits résumés de ce qui s'est dit. Ces résumés ne sont pas complets, ce sont en quelque sorte des impressions de séance pour que ceux qui veulent suivre le débat en temps réel aient l'information nécessaire. Cela tient en général en deux pages.

Après, il y a le rendu exhaustif de tout ce qui a été dit mot par mot et sur lequel vous pourrez vérifier que votre intervention a bien été retranscrite. C'est ce qui fait foi pour la phase suivante, sur laquelle je reviendrai tout à l'heure, de la restitution du débat.

Ce site Internet vous informe, mais il permet aussi de vous écouter. Les moyens dont nous disposons pour vous écouter sont nombreux. Il y a d'abord les réunions publiques. Nous avons eu la réunion inaugurale à Pontoise, certains d'entre vous y ont participé. Cela se résume de façon très simple, 104 décibels, c'est-à-dire un avion qui décolle. Cette réunion a été une juxtaposition d'interventions dans un certain brouhaha modulé selon les intervenants, mais on ne peut pas dire que c'était un exemple de dialogue très abouti.

Par contre, nous avons ensuite programmé les réunions de proximité. Comme l'a rappelé M. le Maire, nous approchons de la fin de ces réunions de proximité. Après la réunion de ce soir, il ne nous reste plus que la réunion de Mériel programmée pour le 16 mai, ce qui est assez loin. Nous avons fait l'essentiel des réunions de proximité (18), qui ont été un vrai succès puisque nous avons eu dans ces réunions de proximité nettement plus de 7 000 personnes. Si l'on y ajoute les 1 500 ou 1 800 personnes qui étaient à Pontoise, nous

sommes entre 8 500 et 9 000 participants aux premières réunions de ce débat public. Nous sommes en train de battre tous les records d'un débat public.

Ceci tient bien entendu à la complexité de l'objet qui est soumis au débat et aussi au fait que, depuis 40 ans que l'on en parle et on a encore beaucoup de choses à dire, beaucoup de passion se dégage, cela fait un débat que je ressens personnellement comme très riche, mais j'y reviendrai dans quelques instants.

Au cours de cette réunion, nous avons quelques intervenants programmés, notamment ceux qui ont travaillé sur les dossiers concernant Neuville-sur-Oise, mais bien entendu la salle peut prendre la parole.

Vous avez des petits papiers si vous voulez poser une question et il y sera répondu, mais vous avez aussi la possibilité de lever la main pour demander une intervention spontanée.

Autre moyen pour nous de vous écouter, vous pouvez nous écrire, nous envoyer des e-mails. Ce que vous écrivez, ces e-mails, cela peut être soit des avis, des prises de position, on les enregistrera, soit des questions et on s'efforcera d'y répondre.

Sur la réponse aux questions, soyez assez patients. Nous en avons aujourd'hui récolté plus de 750 et souvent des questions très précises s'adressant pour l'essentiel au maître d'ouvrage qui doit y répondre. Nous devons vérifier que le maître d'ouvrage y répond complètement ; donc, cela nécessite un peu de travail, un peu d'aller-retour. Nous devons bientôt approcher de la moitié des réponses traitées, mais il faut un petit peu de patience surtout pour les questions complexes.

Enfin, les collectivités territoriales, les chambres consulaires, les associations disposent de la possibilité d'éditer un cahier d'acteurs. Vous en avez trouvé trois à l'entrée de cette salle, les trois premiers qui nous sont parvenus. Je sais que M. le Maire de Neuville-sur-Oise a l'intention de faire un cahier d'acteurs. En attendant, l'étude qui a été faite est aujourd'hui sur le site à la disposition de ceux qui veulent la consulter. Après, vous ferez un cahier d'acteurs qui sera imprimé.

Dernier point, rendre compte, nous allons de façon aussi objective que possible faire l'inventaire de tous les arguments qui ont été échangés au cours du débat, en faire un rapport. Ce rapport, nous en présenterons un avant-projet le 6 juillet à Pontoise pour permettre aux participants au débat de savoir ce que nous pensons à cet instant des arguments qui ont été échangés et leur donner la possibilité de compléter et de discuter.

Le débat s'arrêtera le 8 juillet, donc, deux jours après cette réunion pour laisser aux contributions écrites le temps d'arriver et, à la fin du mois de juillet, nous remettrons puisque c'est un travail collectif, notre rapport au décideur, en l'occurrence, le Ministre de l'Équipement qui, à ce moment-là, disposera de trois mois pour faire connaître sa décision.

Je peux vous dire que j'ai au moins une certitude sur ce que je mettrai dans ce rapport après vous avoir tous écoutés : « 40 ans, cela suffit, le temps est venu de prendre une décision, ou bien on abandonne, ou bien on fait, et, si l'on fait, voilà la grande option qui va être approfondie ». Mais il faut en sortir, on ne peut pas laisser cette épée de Damoclès très vague subsister encore des décennies. Il faut maintenant prendre une décision. Je m'engage à le dire de la manière la plus claire.

Puisque nous sommes maintenant quasiment à la fin des réunions de proximité, je vous dirai le sentiment que j'en ai retiré.

Le sentiment que j'en ai retiré est que nous avons progressé depuis la réunion d'ouverture de Pontoise. La première chose, et sans vouloir nous flatter, je pense que la Commission Particulière a su faire preuve de son indépendance, de son objectif et que, dans les réunions, c'est une confiance qui s'établit entre nous et le public d'une manière très générale.

La deuxième chose, c'est que je ressens quand même plus d'écoute, c'est-à-dire que, pour l'instant, chacun reste encore un peu sur ses positions, mais l'écoute se manifeste. Des mains tendues se sont manifestées au cours de ces réunions. Par exemple, au cours de la réunion de Saint-Ouen-l'Aumône, Alain RICHARD, le Maire de Saint-Ouen-l'Aumône a dit d'une façon très simple : « *Dans le Val d'Oise, on considère que la partie Nord du tracé rouge que nous appelons N1, c'est quelque chose de ce genre qu'il nous faudrait, mais nous n'avons pas qualité à nous prononcer à la place des Yvelines. Par contre, si du côté des Yvelines, des solutions se dégagent, nous nous mettrons autour d'une table pour en parler et peut-être à ce moment-là, sans dire que l'on arrivera à un consensus qui n'est pas quelque chose de toujours réalisable, du moins, pourra-t-on voir émerger certaines idées sur ce qui est possible, sur ce qui ne l'est pas, ce qui peut être une bonne solution* ».

Donc, c'est au fond un peu l'espoir que je formule que, dans le droit fil de ces réunions de proximité où l'écoute a commencé à se développer, qu'après les réunions thématiques où nous allons approfondir les différents thèmes qui se sont manifestés au cours du débat, j'aurai peut-être la possibilité de programmer une réunion supplémentaire où l'on essaiera en quelque sorte de recoller les morceaux.

Là, je dis très clairement et de la manière la plus formelle que l'on ne peut pas continuer à se jeter des tracés rouge, des tracés bleu à la tête comme cela. Le moment est venu où l'imagination doit prendre le pouvoir si l'on veut trouver quelque chose qui répond aux problématiques.

Cette imagination peut consister à recoller des morceaux de tracés, mais consister aussi à inventer d'autres choses. Vous avez un cahier d'acteurs à l'entrée, je ne dis pas que c'est ce qu'il faut faire, proposé par M. GERONDEAU, Président des Automobile-Clubs de France qui dit : « *voilà une sixième solution* ». Je ne dis pas que c'est celle-là la bonne, mais cela montre qu'il y a au moins des gens qui essaient d'imaginer quelque chose pour répondre aux objectifs en causant le moins de problèmes possibles aux populations concernées par le projet.

Voilà ce que je voulais dire simplement en introduction avant que nous entrions dans le vif du sujet.

Je salue Sophie ALLAIN qui est venue rejoindre notre Commission Particulière.

Sur le déroulement du débat, y a-t-il eu de la part des habitants de Neuville-sur-Oise des messages ?

M. ALAIN MECHINEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Une question a été posée par Jean MARTINEZ, est-il dans la salle ? (Non)

Elle mérite, bien que vous l'ayez déjà évoquée, Monsieur le Président, d'y revenir car cette question dit : « *Nous espérons que la commission rendra sa décision en toute indépendance* ». Donc, il faut expliquer quel est notre rôle, et qui fait référence à un document de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise qui utilise le futur pour dire

que ce tracé N1 contribuera. N'utilisant pas le conditionnel, la personne dit : « *Est-ce pour forcer la main de la Commission pour l'aider à prendre une bonne décision* ». Cela mérite d'être clarifié.

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

Alors répondons. Premier point qui est tout à fait clair, ce n'est pas la Commission qui va prendre la décision, mais le Ministre et peut-être derrière lui le Gouvernement. Il prendra la décision sur la base des matériaux, des réflexions que nous lui apporterons, mais ce n'est pas nous qui prenons la décision.

La deuxième chose : il n'y a pas lieu de forcer la main au décideur. Chacun dit ce qu'il pense. Effectivement, si certains sont absolument persuadés que leur solution est la bonne, il peut leur arriver d'employer le futur au lieu d'employer le conditionnel. Nous nous efforcerons d'employer toujours le conditionnel ici puisque aucune décision n'est prise.

Après cette mise au point, sur la problématique de Neuville-sur-Oise ?

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

Il y a une question sur le coût du débat public.

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

Un débat public comme celui-ci, avec sa réunion inaugurale, ses 19 réunions de proximité, ses 5 réunions thématiques, peut-être une réunion supplémentaire, la réunion de synthèse, les documents, etc., coûte en chiffre rond 1 M€. Cela peut paraître à la fois beaucoup et pas grand chose. Dans l'absolu, 1 M€, ce n'est pas mal, on peut faire des choses avec 1 M€ et vous avez vu que l'on en fait.

Je remercie en passant les Maires qui ont eu la gentillesse de mettre gratuitement des salles à notre disposition. C'est très bien, très citoyen. Il est certain que, si nous avions eu en plus à louer des salles, cela aurait coûté encore plus cher. Donc, merci à Messieurs les Maires de ce qu'ils ont fait pour le débat public.

1 M€, par rapport au projet, ce n'est pas considérable. Le projet, au plus bas, c'est un peu plus de 1 milliard d'euros et, au plus haut, cela peut être 2 milliards, et peut-être qu'avec les perfectionnements que vous allez nous demander cela peut être encore plus. Donc, on est dans l'ordre de 0,5 pour 1 000.

Quand on sait ce qu'un projet mal « emmanché » peut coûter, on se dit que ce n'est quand même pas de l'argent jeté. Je parle d'expérience. Dans ma jeunesse, j'ai été directeur général d'EDF et président de la SNCF. J'ai vu en fait comment un manque de discussion préalable sur les finalités d'un projet, sur les grandes options pouvait tourner à la catastrophe lorsqu'on passait à un stade plus détaillé d'enquête publique et de réalisation.

Donc, ma conviction, c'est qu'au-delà de vagues mais généreuses pensées sur la démocratie participative, il y a aussi un souci d'efficacité à ne pas partir sur des projets mal « emmanchés ». L'argent que nous consacrons au débat public, à mon avis, n'est pas un mauvais investissement.

Maintenant, on passe à la problématique de Neuville-sur-Oise, Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. JACQUES FEYTE, MAIRE DE NEUVILLE-SUR-OISE :

Neuville-sur-Oise, on m'a dit tout à l'heure 210 personnes, mais je crois que l'on arrive à un peu plus, on est presque 250, et pour une petite commune, c'est très important.

Nous avons la chance d'être la commune qui accueille la dernière réunion locale du débat public. Donc, nous avons entendu et lu les positions de tous les Maires des communes traversées par les différents tracés alternatifs et la conclusion est généreuse, aucun ne souhaite le passage du prolongement de la Francilienne A104 sur son territoire, tout en pensant que c'est une nécessité économique.

Reste le tracé rouge.

Notre réflexion, aujourd'hui, porte sur la traversée d'Éragny par la nationale 184 qui coupe la ville en deux et qui supporte tous les trafics et les nuisances que nous rejetons.

Le Conseil Général du Val d'Oise, suivi par la Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise, s'engagerait -je prends bien le conditionnel pour ne pas avoir de remontrances- vers un tracé N1 qui aurait l'avantage de requalifier la nationale 184 en boulevard urbain, de créer un échangeur sécuritaire avec l'A155 en reliant le noeud routier de Méry-sur-Oise au carrefour dit de la « Norton » avec la nationale 184 entre Éragny-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine et Neuville-sur-Oise où le tracé appelé C1 traverserait notre commune pour entrer dans le département des Yvelines.

Dans ce département, le Conseil Général des Yvelines ne souhaite pas, aujourd'hui, prendre position alors que des communes traversées sont farouchement opposées et donc le passage par Neuville-sur-Oise n'est pas possible.

A partir de ce carrefour dit de la « Norton » nous voyons bien que la desserte des zones économiques est plutôt sur la rive gauche que sur cette rive droite avec les zones industrielles, de constructions automobiles et de plate-forme multimodale d'échanges avec les liaisons fluviales et ferrées car que sera ce demain que nous essayons d'évaluer avec la rareté du pétrole, du gaz donc du transport routier qui deviendra local.

Bruxelles ne s'est pas trompée, « face à la congestion des axes routiers, l'Europe veut donner du souffle à la navigation fluviale. Plus de 36 000 kilomètres de voies navigables relient des centaines de villes dans l'Union Européenne » et à ce commentaire du magazine « Maires de France » d'avril 2006 j'ajouterai qu'il faut accélérer le programme de la mise au grand gabarit de l'Oise.

Selon les chiffres fournis par l'exécutif Européen « une flotte de 11 000 péniches » bien exploitées peut remplacer jusqu'à 440 000 camions ou 110 000 trains.

A cela, il faut ajouter les nouveaux véhicules, à l'énergie électrique, solaire ou pile, à hydrogène dans un futur plus lointain mais qui indiquent qu'aujourd'hui le besoin doit être local en synergie avec les zones économiques et prouvent que le tracé C1 par Neuville-sur-Oise et les Yvelines n'est plus pertinent.

Pour être au coeur du débat, le Conseil Municipal, deux associations et des Neuillois réunies dans une commission baptisée « A104 » ont fait procéder à une « Etude d'impact » qui est un état des lieux reprenant les thèmes :

- qu'est-ce que le tracé « rive droite » ?

- l'impact paysager et les milieux naturels,
- le bruit,
- le milieu air,
- la qualité de vie des habitants,
- les risques pour la santé,
- la dévaluation immobilière.

Ce sont des thèmes que l'on peut contester, mais qui sont quand même des thèmes qui ont été traités par cette équipe.

Montrant ainsi que le tracé par Neuville-sur-Oise n'est plus pertinent.

La proposition du maître d'ouvrage pour un passage par Neuville-sur-Oise est très insuffisante par la qualité environnementale, en totale contradiction avec notre étude d'impact et donc que le tracé par Neuville-sur-Oise n'est plus pertinent.

(Applaudissements)

En partenariat avec la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise et avec le Conseil Général du Val d'Oise, nous avons accueilli la station de traitement des eaux usées de l'Agglomération, une partie de l'université de Cergy-Pontoise, l'état-major des services d'incendie et de secours du département, la base de loisirs de Cergy/Neuville. Et aujourd'hui nous allons accueillir dans le domaine du Château de Neuville une résidence exemplaire de 144 places pour personnes âgées et dans la ZAC de Neuville Université, au pied de ce projet de Francilienne, près de 180 logements d'étudiants et de jeunes actifs, pour favoriser les études et l'insertion professionnelle, dans cette qualité de vie que nous avons souhaitée pour eux ; ce qui démontre que le tracé par Neuville-sur-Oise n'est plus pertinent.

Enfin, avec la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise et en conformité avec notre Plan Local d'Urbanisme, nous avons organisé et aménagé un espace naturel sensible avec requalification du bord de l'Oise, de la station de traitement des eaux usées au Parc du Château, et de part et d'autre de la voie actuelle que devrait emprunter le tronçon C1, pour offrir un espace de détente et de promenade. Le tracé par Neuville-sur-Oise là aussi n'est plus pertinent.

Par contre, cette voie existante de la gare de Neuville Université vers Maurecourt en traversant l'Oise doit se continuer en boucle vers Jouy-le-Moutier, véritable boulevard périphérique de l'agglomération appelé V88 et qui ne doit pas appeler d'opposition.

Pour conclure, après avoir entendu tous les intervenants de cette réunion de ce jeudi 4 mai dans ce foyer communal de Neuville-sur-Oise, et après un dernier avis de la Commission A104, le Conseil Municipal, en toute souveraineté, s'exprimera sur le prolongement de la Francilienne pour le dossier de la Commission Particulière de Débat Public que vous devez rédiger Monsieur le Président.

Je vous remercie de m'avoir donné la parole.

(Applaudissements)

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

Merci, Monsieur le Maire.

M. Victor BLOT m'a demandé de pouvoir faire une intervention de portée générale. Vous avez la parole.

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

Je suis content car, ce soir, c'est une réunion de ruralité. Hier, j'étais dans une réunion de lutte des classes. Il y avait 25 ans que je n'avais pas vu cela. On m'a dit de me taire car j'avais un cheveu sur la langue. C'est bien mal me connaître que de me la faire boucler avec mon cheveu sur la langue qui est un héritage de mon père et que je garderai jusqu'à la mort.

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, Mesdames et Messieurs les membres de ladite Commission, Mesdames et Messieurs les membres de la Direction Régionale de l'Équipement de l'Île-de-France (DREIF), Monsieur le Maire de Neuville, Mesdames et Messieurs les Elus de Neuville et des environs, Chères Coprasiennes et chers Coprasiens, Mesdames et Messieurs, bonsoir

Avant de vous parler du dossier qui nous préoccupe ce soir, permettez-moi de vous présenter le CO.P.R.A. 184 (Collectif pour la Protection des Riverains de l'Autoroute 184 devenue A104).

Le CO.P.R.A. 184 c'est :

- 17 associations de défense de l'Environnement regroupées dans notre collectif,
- 23 000 adhérents et sympathisants dans toute la région et ce chiffre est aujourd'hui en constante augmentation à l'annonce du débat public et après chaque réunion de proximité. Nous enregistrons des adhésions nouvelles : + 40 % à Éragny, + 49 % à Herblay, + 37 % à Conflans, et on vous donnera le chiffre pour Neuville.
- 121 administrateurs et administratrices élus chaque année depuis 15 ans durant nos assemblées générales ordinaires. Là encore, ce chiffre progresse puisque nous avons enregistré 2 nouveaux comités, l'un à Neuville-sur-Oise et tout dernièrement à Jouy-le-Moutier. C'est donc aujourd'hui plus de 151 membres du conseil d'administration. Des habitants de Villennes nous ont contactés pour la création d'un comité dans cette ville, donc, affaire à suivre.

12 Comités de villes :

Pour le Val d'Oise : Pierrelaye, Herblay, Éragny-sur-Oise, Neuville-sur-Oise, Jouy-le-Moutier

Pour les Yvelines : Conflans-sainte-Honorine, Maurecourt, Andrézy, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Orgeval et Villennes, on l'espère.

- un bureau exécutif de 16 membres élus, créé officiellement en Juin 1991, sa représentativité et sa connaissance du dossier ne sont plus à démontrer.

Qui sommes-nous ? Nous sommes de simples citoyens qui nous battons depuis 15 ans pour préserver notre région et son environnement, notre santé et notre patrimoine chèrement acquis. Nous ne disposons que de nos coeurs et nos convictions pour faire face à des simulateurs de calcul, froids, actionnés par l'Etat.

Je voudrais livrer quelques sentiments au fil de l'eau.

Que s'est-il passé à la Halle Saint-Martin ?

Il faut avoir connaissance des provocations dont nous sommes victimes dans notre représentation pour savoir pourquoi nous réagissons comme cela. A moins d'être des ânes, le CO.P.R.A. n'arrive pas dans une salle en appuyant un bouton « protestez, arrêtez ». Ce n'est pas ainsi que cela se passe. Les gens sont plus intelligents que cela, ils n'ont pas besoin du CO.P.R.A. pour savoir ce qu'ils ont à dire dans leur sensibilité et dans leur personnalité.

Quand on dit que le CO.P.R.A., c'est 50 à 150 retraités qui n'ont rien d'autre à faire que cela. En étant les intermittents du spectacle, il ne faut pas s'attendre à autre chose qu'un spectacle ; donc, ils ont eu à la Halle Saint-Martin un spectacle.

(Applaudissements)

Puisqu'il fallait montrer notre musculature, on a bien été contraint de montrer notre musculature pour pouvoir enfin être respecté.

Pourquoi n'est-on pas respecté ?

Nous n'avons pas le pouvoir. Nous sommes une association de défense de l'environnement comme je viens de vous l'expliquer. Ceux qui ont le pouvoir, c'est la représentation à tous ses niveaux mais, quand cette représentation nationale a un tel mépris à notre endroit, que nous reste-t-il ? Il nous reste à descendre dans la rue, à manifester, à bloquer les ponts, à occuper les pages, etc. Ce que nous avons fait depuis 15 ans.

Je vais prendre quelques exemples.

Jacques MASDEU-ARUS, Maire de Poissy, a défendu Poissy en convoquant sa population. On venait tous pour le bouclage de la Francilienne, en réalité, on traitait de la déviation de Poissy. Vous m'avez entendu dire que beaucoup d'élus faisaient leur marché. S'il fallait en avoir la démonstration, Monsieur le Président, vous l'avez eue tout à fait en grandeur nature.

Jacques MASDEU-ARUS convoque la population sur la déviation de Poissy et le Maire de Saint-Germain convoque la population de Saint-Germain sur la percée de la forêt de Saint-Germain et la destruction de la forêt de Saint-Germain. La forêt de Saint-Germain est un patrimoine commun, qui voudrait détruire la forêt de Saint-Germain, qui voudrait raser la forêt de Saint-Germain, qui voudrait atteindre le parc régional du Vexin français ? Qu'est-ce que c'est que ces théories à l'emporte-pièce ?

Jacques MASDEU-ARUS, depuis 15 ans, on lui a demandé dix fois rendez-vous, il a toujours refusé de recevoir les guérilleros, les khmers verts, les terroristes, les anarcho-syndicalistes, je vous passe les qualificatifs.

Comment voulez-vous que l'on ait un échange dans ces conditions ?

La confiance, c'est vrai, d'entrée de jeu, chat échaudé craint l'eau froide. On a tellement été roulé dans la farine, on a tellement eu de concertations bidons que l'ouverture du débat public à travers cette Commission Particulière a été difficile. Je n'en avais pas conscience.

Je rends hommage ce soir au Président BERGOUGNOUX car il a eu de la patience, beaucoup de tolérance, beaucoup d'écoute, il a fini par installer un climat de confiance en assurant d'abord la liberté d'expression. Je crois que tout le monde a pu s'exprimer.

On a maintenant plus de 9 000 personnes, c'est un record, le Président l'a dit, c'est vrai, c'est un record. Cela montrait bien, quand on disait qu'il y avait une mobilisation, que les gens étaient déterminés, là encore nous avons raison. Plus de 9 000 personnes (9 150 exactement, avec les chiffres que vous venez de citer, Monsieur le Maire), ont participé à ce débat. C'est considérable. Cela démontre bien qu'il y a un réel problème.

Je vais poser la question, je peux la poser dans toutes les salles : Qui veut une autoroute près de chez de lui ? Personne. On va bien essayer de trouver une solution.

L'écoute a été attentive. La discussion avec les politiques est plus que difficile, on l'a vu à Saint-Germain. A Saint-Germain, on a eu la monnaie de notre pièce. C'est vrai qu'ils sont venus dans 17 réunions, c'était souvent des réunions de proximité et, sur le tracé rouge, ils en ont pris plein la tête.

Quand on nous provoque en disant que c'est le tracé rouge, pas de cela chez nous, pourquoi pas chez vous, cela ne peut pas aller. Saint-Germain en a pris plein la tête, ils nous ont rendu la monnaie de notre pièce, c'est de bonne guerre, on s'en remettra. Sur 17 réunions, 7 500 à fond contre le tracé et 500 qui étaient pour le nôtre. C'est quand même un culot monstre cela, je ne sais pas où l'on est. Que le conseil municipal de Saint-Germain délibère pour nous dire ce qu'il faut faire : « le tracé rouge, c'est pour vous », toutes les communes peuvent en faire autant, M. le Maire vous engage à le faire. Prenez une délibération à Neuville pour le tracé bleu.

Quand on rentre dans cette salle, Monsieur le Maire, je ne vois pas de calicots. Quand on est rentré dans la salle à Saint-Germain, en provocation, on ne fait pas mieux, on voyait des calicots « oui pour le tracé rouge » dans toute la salle. Cela ne peut pas aller bien.

Ceci dit, je reviens à mon propos et à ma conclusion.

Avant de terminer mon propos, je voudrais vous livrer mon sentiment. Je suis ce soir aux côtés du Président du CO.P.R.A. Jean-Pierre DEJOU, que je salue en votre nom à tous, à ma 18^{ème} réunion de proximité, sans compter notre participation aux ateliers préparatoires des réunions thématiques à venir.

Ces réunions thématiques ont une grande importance car, pour le moment, ce sont des réunions de proximité, cela sert un peu d'exutoire. On a tellement souffert avec ce projet depuis 15 ans. On est des bénévoles, on y passe des nuits et des nuits ; c'est compliqué. Quand les gens du CO.P.R.A. ont dit que l'on a des problèmes, des souffrances, je connais beaucoup de présidents du CO.P.R.A. ou des présidentes qui sont venus parler devant des salles archicomblées, c'était la première fois qu'ils prenaient la parole en public et je peux vous dire que leurs jambes tremblaient. Mais leur conviction, leur passion, leur cœur sont tellement forts qu'ils savaient expliquer leur souffrance et leur atteinte dans leur commune. Il faut quand même souligner cette performance.

(Applaudissements)

Je n'ai jamais vu autant d'hypocrisie, autant de faux culs, autant de contrevérités, autant de provocations à l'encontre des victimes potentielles que nous sommes. Tous les élus réclament à cor et à cri la réalisation de l'infrastructure pour mettre un terme à l'asphyxie de la RN184. Mais chacun a de très bonnes raisons pour ne pas l'accepter sur son territoire.

L'intérêt général, qu'ils se plaisent à nous rappeler, se transforme en un combat de chapelles éhonté, souvent avec des arguments douteux ou fallacieux. Si nous avons obtenu

l'annulation du tracé rouge, le seul connu à l'époque, par trois Premiers ministres, -cela a même été contesté hier à Saint-Germain alors que je lisais les décisions de Premiers Ministres- il n'y a pas grand chose à faire devant une foi pareille. Je lis les conclusions de la Cour des Comptes, ce n'est pas vrai, alors que c'est sur Internet, tout le monde peut les lire. Je n'ai pas pris la parole longtemps car j'ai horreur de l'injustice, de la malhonnêteté et, là, j'avais affaire vraiment à des gens de très mauvaise foi- c'est que l'argument principal et incontestable est qu'il touche de plein fouet 200 000 riverains seulement à 500 m de chaque côté.

Il y a eu un débat sur les 200 000 riverains. On pourra se battre pendant des mois sur les 200 000 riverains. Bien sûr que l'on n'est pas d'accord. Je prends toujours le cas exemplaire de Maurecourt. Si l'on regarde le tracé, ils ne sont pratiquement pas touchés. Or, l'autoroute encercle Maurecourt et il y a deux échangeurs, un point haut et un point bas.

Les habitants d'Andrésy, de Jouy-le-Moutier, de Vauréal, devront traverser la commune de Maurecourt qui a une voirie du moyen-âge, il n'y a pas deux sens de circulation et un sens de stationnement, pour aller rejoindre les échangeurs. Donc, on sacrifie toute la commune de Maurecourt. Et je ne veux pas entendre parler de 100 habitants à Maurecourt. Vous pouvez prendre ainsi le tracé tout au long.

Le bon sens voudrait de retenir le tracé qui touche le moins possible en premier les populations -je veux bien entendre parler des oiseaux, des écureuils, des sangliers, etc., mais il y a des êtres humains aussi- car en Île-de-France, il est impossible de ne trouver aucun habitant sur un tracé. Mais si des habitants sont à proximité, étant tellement moins nombreux, ils doivent être protégés totalement et complètement par une réalisation inaudible, inodore et invisible. La réalisation de l'A14 est un exemple nous dit-on à condition que le lieu, je le répète, soit le moins urbanisé possible car il y a quand même des dégagements chimiques, il ne faut pas les oublier. Il y a dix ans, on ne savait pas tout cela, maintenant, on a assez de recul pour savoir qu'il y a un risque majeur. Il y a 6 000 morts par an de dénombrés par la pollution automobile, ce n'est pas Victor BLOT qui le dit, ce sont les plus grands scientifiques de ce pays, cela va vous être expliqué tout à l'heure.

Je pose la question, ces 6 000 morts, c'est de l'intérêt général ou de l'intérêt privé ? On peut quand même se poser cette question.

Au CO.P.R.A., nous avons la volonté de sortir de cet imbroglio invraisemblable par le haut car c'est une chance que nous avons, c'est ma conviction. Cette Commission Particulière du Débat Public, après 15 ans de combat harassant de simples citoyens n'ayant que leur bonne volonté, leur foi et leur passion, c'est la chance que nous avons à travers ce débat public, à travers l'expression de trouver une solution, ne la laissons pas passer.

Faut-il alors que certains élus amis mettent leur orgueil, leur mauvaise foi dans leur poche et leur mouchoir par-dessus. Ils auront alors mérité, par leur esprit de responsabilité, la respectabilité.

Dans ce beau pays patrie des droits de l'Homme qu'est la France, on sait que la démocratie exige la compétition et la compétition nous oblige sur ce dossier à approfondir la réflexion.

Il nous faut absolument à travers la CPDP trouver un compromis acceptable car, pour les riverains, plus l'espérance est grande, plus la déception risque d'être violente.

Voilà ce que je voulais vous dire ce soir, excusez-moi d'avoir été un peu long et merci de votre écoute.

(Applaudissements)

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

Merci, Monsieur Victor BLOT.

La première question qui se pose à propos de ce prolongement de la Francilienne est : Faut-il vraiment faire quelque chose ? J'ai noté que, dans les maires des communes de la zone d'étude, il y avait un certain consensus sur le point qu'il fallait faire quelque chose. Cependant, c'est une opinion qui n'est pas, malgré tout, universellement partagée. Je pense que M. Jean-Pierre DACHEUX qui représente ce soir les Verts d'Ile-de-France va vous faire part de sa position.

Vous avez la parole, Monsieur.

M. JEAN-PIERRE DACHEUX, REPRESENTANT LES VERTS ÎLE-DE-FRANCE :

Mesdames et Messieurs, chers concitoyens, bonsoir.

J'interviens dans ce débat public sur le prolongement éventuel de la Francilienne au nom des Verts et de tous les écologistes d'Ile-de-France.

Je voudrais poser quelques questions pour ce débat, trois questions émergent du débat qui, sous l'animation de la CPDP, se prolonge, ville après ville, autour de l'éventuel prolongement de l'A104.

La première de ces questions est fondamentalement politique. Elle interroge notre conception de la démocratie. Elle porte sur le sens du rejet qui s'exprime, hautement, à chaque réunion de la CPDP.

Quelle conception de la démocratie autorise d'envisager que soit imposé à un très grand nombre de citoyens, parmi les plus concernés, un projet qu'ils rejettent depuis des décennies, avec constance et énergie, où qu'il passe, de Pierrelaye à Orgeval, du Vexin au Paris ?

Ce débat public est certes positif ; il est une avancée vers la démocratie participative, toutefois ses conclusions, s'il est possible d'en tirer, n'engageront pas l'État. On nous l'a précisé. Si les opposants au prolongement de la Francilienne étaient minoritaires, ce dont on peut d'ailleurs douter, faudrait-il passer en force au travers de leur cadre de vie pour satisfaire les choix et les intérêts d'autres citoyens ?

La volonté de l'État doit-elle s'imposer sans considération pour une large partie de ceux qu'il a la charge de servir ?

En serions-nous encore, en France, au XXI^e siècle, à vouloir faire le bonheur du peuple contre lui-même ?

L'État peut-il, du reste, trahir ses engagements précédents -on n'en parle guère- alors que trois anciens Premiers ministres, de sensibilité politique différente, avaient admis qu'un tracé qui lèse les intérêts de trop nombreuses populations, ne pouvait être retenu ?

Comment, dès lors, revenir sur ce qui fut admis ?

La démocratie n'est pas la mise en oeuvre, coûte que coûte, de décisions prises par des élites informées, élues ou pas ! Elle est, d'abord, le respect maximal de la volonté souveraine des citoyens quand ils s'expriment sur les sujets qui les regardent directement. On a vu, récemment, que les puissants ne peuvent pas toujours, même derrière le rempart de la loi, faire prévaloir des analyses politiques, techniques ou économiques pourtant, pendant un temps, estimées intouchables.

La question politique fondamentale est donc de savoir jusqu'où on peut imposer à une majorité de citoyens (y compris à une minorité, de toute façon très importante), une décision aux conséquences trop lourdes pour leur vie quotidienne. Aucun consensus n'existe, actuellement, permettant de dégager une solution qui ne soit pas rejetée par les populations immédiatement concernées. L'argument démocratique, ainsi éclairé, ne justifie-t-il pas, à lui seul, l'abandon du projet de prolongement de l'A104 ? Ce sera notre première question.

La seconde question est d'ordre méthodologique. Elle concerne l'honnêteté même du débat. Elle porte sur l'argumentation avancée par certains de ceux qui, sans grandes précautions, appuient tous leurs raisonnements sur le constat des nuisances produites par la RN184.

Nul n'a jamais nié le lien qui existe entre le dossier d'aménagement de la RN184 et l'étude d'un prolongement éventuel de l'A104. De là à laisser accroire que trouver une solution au passage de l'A104 prolongée réglerait la question des nuisances et des dangers occasionnés par la RN184, c'est franchir le pas de trop. N'atteint-on pas, alors, les limites de la bonne foi ?

Il n'est pas davantage convenable de laisser entendre que rien ne peut être entrepris pour soulager la RN184 tant que l'on n'aura pas admis la nécessité de réaliser le prolongement de l'A104 ! N'est-ce pas, pour le coup, ajouter le chantage à la mauvaise foi ?

Les Verts considèrent que les désastres écologiques produits par la RN184 ne seraient ni corrigés ni diminués mais aggravés et augmentés par l'A104 ! Les chiffres et les comptages peuvent-ils permettre d'avancer qu'avec deux voies majeures traversantes on obtiendrait moins de pollutions et de risques qu'avec une seule ?

Le territoire est trop peuplé pour que les nombreux riverains supportent, sans protester, la circulation occasionnée par des voies rapides, à profil autoroutier. Traiter celle qui existe déjà est une chose car il faut la rendre, d'urgence, moins nuisante, sans attendre la fin des travaux de l'éventuel prolongement. Mais doubler l'opération, charcuter de nouveau le paysage, comme il fallut le faire au moment de la création d'une ville nouvelle autour de Cergy et Pontoise, dans un espace alors bien moins habité, c'est aujourd'hui un non-sens, une provocation choquante !

C'est pourquoi les Verts estiment que le doublement de la RN184 par l'A104 non seulement ne soulagerait pas la circulation au sein des villes traversées, mais constitue un bien mauvais argument de la part de ceux qui font, à bon droit, du traitement de la RN184 un préalable !

Vouloir une chose (moins de nuisances sur la RN184) sans se prémunir contre ce qui conduit à obtenir son contraire (plus de nuisances dues à l'addition des circulations sur la RN184 et l'A104) ne constitue-t-il pas un choix irrationnel et dangereux, totalement inacceptable pour des citoyens informés ? C'est notre seconde question.

La troisième question est liée à l'urgence écologique. Elle concerne l'évaluation et le bilan de la situation dans cette partie de la Région. Elle porte, bien entendu, sur les rapports, indissociables, entre l'énergie servant aux transports et la santé publique.

Il se trouve qu'au moment où s'est ouvert le débat public, le renchérissement du prix du pétrole est déjà venu donner du poids à notre argumentation. Mais où en serons-nous, à cet égard, d'ici dix à quinze ans ?

Qu'à cela ne tienne, on nous objecte que ce n'est pas demain la veille que régressera la circulation automobile (quel que soit le prix au litre du carburant), ou encore que, d'ici 2020, on aura trouvé, avec l'éthanol ou autre chose, des combustibles moins chers et moins polluants. Bref, demain, ce sera comme hier, en mieux !

Nous savons que les décisions qui engagent l'avenir au-delà de la durée d'un mandat électoral sont mal perçues, non seulement par les politiques mais aussi par les techniciens. Notre approche de précaution est frappée par le syndrome de Cassandre. Hier on nous disait « antiprogressistes ». Nous serions des pessimistes nés. Dans le pays du tout nucléaire, nous sommes des empêcheurs de produire en rond, tantôt des ringards qui ne veulent pas avancer, tantôt, à l'inverse, des rêveurs qui vont trop vite et préjugent de l'avenir.

Les responsables politiques français se convertissent l'un après l'autre à l'écologie, mais en veillant à ne rien changer dans ce que cette même écologie exige de transformer. Ainsi avons-nous entendu dire, dans nos débats, en substance, et sans nuances, des énormités telles que : le développement durable c'est le progrès économique qui dure, ou encore, le principe de précaution, n'empêche pas d'agir pour peu qu'on fasse attention... Sous cet éclairage très minimaliste, la Charte de l'Environnement n'interdit pas de continuer à polluer les villes et l'écorégion n'est plus qu'un argument électoral sans consistance. L'A104 sera bientôt un axe routier diffuseur d'oxygène et rendant les véhicules silencieux.

Nous voudrions sortir, une bonne fois pour toutes, de ces caricatures ! Et pour cela, prenons par exemple au sérieux le récent rapport « Mobilité, transport, environnement » présenté par la Ministre, Mme Ollin, le 19 avril dernier, lors de la réunion annuelle de la Commission des Comptes de l'économie de l'environnement. On y lit notamment ceci (entre autres, mais n'est-ce pas suffisant, écoutez...) :

« Avec, sur les vingt dernières années le doublement du réseau autoroutier, une croissance de 90 % du fret routier et l'ajout tous les ans de 450 000 véhicules particuliers au parc automobile, le transport est le secteur dont la contribution à la croissance des émissions de gaz à effet de serre est la plus importante et la plus soutenue. De sérieux problèmes de qualité de l'air persistent dans les zones urbaines où les transports contribuent à hauteur de 30 % à 50 % à la pollution liée aux particules fines (dont 87 % sont émises par les véhicules diesel), et sont les premiers responsables des concentrations en oxyde d'azote, monoxyde de carbone, benzène et suies de combustion (fumées noires) ».

Selon l'OMS, en 2000, la pollution atmosphérique due aux particules en suspension représente, pour chaque personne dans l'Union européenne, environ 8,6 mois de vie perdus. En 2002, 3,3 % des décès d'adultes de plus de 30 ans en France seraient selon l'AFSSE (Agence Française de Sécurité Sanitaire et Environnementale), imputables aux particules fines.

Outre la problématique en termes d'émissions de gaz à effet de serre, le rapport dresse également un constat sévère de la pression des transports sur les habitats et ses nuisances sonores. La route constitue le principal facteur de nuisance sonore, avec 68 % des

nuisances des transports, devant l'avion (20 %) et le train (12 %). Du fait du trafic routier, plus de sept millions de personnes sont exposées à leur domicile à un niveau de gêne supérieur au seuil de 65 dB jugé inacceptable par la réglementation, indique le rapport. Nous demandons : qu'allons-nous faire pour que ce que l'on trouve dans ce rapport modifie nos actes et nos projets, ici et maintenant ? Et c'est notre troisième question.

Ces trois questions s'accompagnent, au passage, de notre avis.

Il est de plus en plus apparent que ce n'est plus du choix d'un tracé du prolongement de l'A104 qu'il faut débattre, c'est de son opportunité même.

Plus encore, c'est de la recherche de solutions non routières qu'il nous faut aussi débattre !

À ce jour, nous affirmons, plus que jamais, que, pour sortir du tout voiture, il faut commencer par ne pas ajouter des kilomètres de bitume menant à l'impasse d'Orgeval. Point fondamental car l'impasse est double : impasse politique, la mairie d'Orgeval, tout particulièrement concernée, sur son site, reprend largement nos thèses et exprime son refus catégorique. Impasse technique désormais car ce qui n'a pas de débouché n'a pas de raison d'être !

En bref :

- écoutons d'abord les citoyens les plus concernés, (c'est cela la démocratie) ;
- ne tombons pas de Charybde en Scylla (en passant de la RN184 à l'A104) ;
- évitons la simple récupération du vocabulaire écologiste et prenons de réelles décisions écologiques (ne faisons notamment rien, au nom de l'environnement, qui aggrave ce que nous dénonçons déjà !).

Merci d'avoir bien voulu m'entendre.

(Applaudissements)...

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

Merci, Monsieur DACHEUX.

J'aimerais connaître l'analyse du maître d'ouvrage sur l'opportunité de ce prolongement, d'abord les objectifs qu'il lui assigne et, ensuite, sa réflexion sur les moyens alternatifs de résoudre un certain nombre de difficultés. Vous avez la parole, Monsieur DEBARLE.

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

Merci, Monsieur le Président.

Bonsoir Mesdames, Messieurs.

Lorsque les villes nouvelles ont été créées en 1965, c'est le Général de Gaulle qui a souhaité arrêter l'urbanisation, la croissance telle qu'elle s'organisait de la région d'Île-de-France. A cette époque, un petit peu partout, on construisait des maisons et des entreprises nouvelles puisqu'il y avait des habitants nouveaux en continuité de ce qui était déjà construit, c'est ce que l'on appelait le développement en tache d'huile, comme de l'huile se répand dès

qu'elle coule sur le sol. Il a été décidé d'arrêter ce mode de développement un petit peu anarchique et de structurer le développement de l'Île-de-France.

Il a été décidé à cette époque de concentrer le développement de l'Île-de-France en certains pôles de développement parmi lesquels les plus connus sont les villes nouvelles dont Cergy-Pontoise, cinq villes sur la région Île-de-France.

En même temps qu'a été décidée cette création des pôles de développement ont été mis en place deux types d'infrastructures de transport, une infrastructure de transport en commun, ce sont les RER, il y a le RER A, c'est la première lettre de l'alphabet, qui dessert Cergy-Pontoise, et également une infrastructure routière, c'était la Francilienne qui fait le tour de Paris et qui relie l'ensemble de ces villes nouvelles.

Ce que l'on constate aujourd'hui, alors que pratiquement sur l'ensemble de son parcours la Francilienne a des caractéristiques de voie rapide urbaine avec des chaussées séparées, c'est dans le Nord-Ouest de l'Île-de-France, entre Orgeval et Méry-sur-Oise, qu'un tronçon n'est pas construit.

Les cinq objectifs qui ont été assignés à ce prolongement de la Francilienne découlent de cette volonté initiale de créer la Francilienne.

Tout d'abord, le premier objectif de la Francilienne est de relier les différents pôles régions. Pour la région qui nous intéresse, c'est de relier Cergy-Pontoise, et j'y ajoute le pôle de Poissy qui est un fort pôle d'emploi, à la fois au Nord vers le secteur de Roissy et, concernant le Sud, vers Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ces pôles de développement qui accueillent des habitants accueillent bien sûr des emplois. Sur ces emplois, le deuxième objectif était de mieux desservir les zones d'activité économique qui se sont implantées ; donc, il y en a de nombreuses autour de Cergy-Pontoise, que ce soit Saint-Ouen-l'Aumône, Éragny, Conflans quand on passe dans les Yvelines et ensuite on a le secteur d'Achères et de Poissy. Je n'oublie pas les volontés de développement des zones d'activité dans la boucle de Chanteloup.

Le troisième objectif, qui est pratiquement la définition d'une infrastructure de transport, c'est de répondre aux besoins de déplacement. Avec l'arrivée d'une population nouvelle, en 25 ans, le nombre de déplacements qui se fait dans la région a quasiment doublé, donc, il fallait répondre à ce besoin de déplacements.

Comme aujourd'hui le prolongement de la Francilienne n'existe pas, il y a effectivement un trafic qui est fortement supporté par la nationale 184 qui est engorgée. Donc, le but est de désengorger cette nationale 184 et, ensuite, de désengorger toutes les routes qui sont proches du prolongement de la Francilienne puisque, aujourd'hui, dans certains secteurs où la nationale 184 est saturée, on observe que les automobilistes empruntent des itinéraires de contournement et, petit à petit, on voit des véhicules qui passent dans certaines rues dans lesquelles ils n'ont absolument rien à y faire.

Le cinquième objectif est un objectif tout à fait important et permanent au sein du Ministère de l'Équipement quel que soit son projet, il s'agit d'améliorer la sécurité routière et, donc, de poursuivre cette amélioration.

A partir du moment où l'on avait défini ces objectifs, le tout était de savoir comment on pouvait répondre notamment à ces besoins de déplacement. Nous avons regardé l'ensemble

des modes de déplacement qui peuvent être offerts que ce soit en matière de personnes ou en matière de marchandises.

Je vais commencer par les marchandises. Concernant les marchandises, on a vu un fort développement de la route, en résumé, la politique du tout routier est nettement en diminution pour ne pas dire qu'elle a disparu. Plusieurs solutions sont en cours de réalisation, de mise en place. Je parlerai tout d'abord de ce qui est le ferroutage.

En mars 2007, une première autoroute ferroviaire, c'est-à-dire un endroit où l'on met des camions sur les trains, va relier le Luxembourg à Perpignan, mais ce qui nous intéresse surtout par rapport à notre région, c'est une mise en service en fin 2007 d'une autre autoroute ferroviaire qui relierait Lille à Irun, c'est-à-dire pour desservir au sud le Portugal et l'ouest de l'Espagne. Cette autoroute ferroviaire pourrait permettre d'alléger le trafic de transit qui passe éventuellement par la région Île-de-France aujourd'hui.

D'autres expériences sont menées en matière ferroviaire, notamment en ce moment avec un distributeur, une enseigne de distribution : Monoprix, qui a un entrepôt logistique situé à Combs-la-Ville. Il s'agit d'emmener les marchandises de Monoprix de Combs-la-Ville à la gare de Paris Bercy au centre de Paris par le train et, ensuite, de distribuer ces marchandises dans l'ensemble de cette enseigne à l'intérieur de Paris et de les distribuer plutôt par des véhicules propres.

Ce sont des points sur lesquels il faut s'appuyer pour ensuite passer à la généralisation. Ceci étant, notamment concernant les autoroutes ferroviaires, on s'aperçoit que l'on peut réellement les développer sur des longues distances ; or, 80 % du trafic poids lourd ont un trajet inférieur à 150 km. Donc, l'ensemble de ces mesures peuvent répondre à une partie du besoin, mais ne répondent pas à la totalité.

Le transport fluvial, après avoir connu une décroissance très importante, a un essor assez fort en ce moment et il y a au moins deux projets de fluvial qui concernent la région.

Le premier est la mise à grand gabarit du canal Seine Nord. Cela permettrait de rejoindre la région parisienne au nord de la France et également au port d'Anvers et d'Amsterdam. Cette mise à grand gabarit du canal Seine Nord permettrait un accroissement fort du trafic puisque les estimations de ceux qui prônent ce projet sont de multiplier par quatre le trafic. Certains pensent même que l'on pourrait peut-être arriver à le multiplier par 10 à l'horizon dans lequel on se situe, donc, 2020.

Ceci étant, il faut savoir qu'aujourd'hui le trafic qui est transporté par la voie d'eau, le transport fluvial, est à hauteur de 3 millions de tonnes. Même si on le multiplie par 10, on arriverait à 30 millions de tonnes ; or, aujourd'hui, il faut savoir qu'en Île-de-France sont déplacées par an 365 millions de tonnes. Donc, même en ayant un fort accroissement du trafic fluvial, là aussi, on ne peut pas répondre à la totalité du transport.

En plus, si l'on reprend les chiffres sur lesquels certainement je reviendrai un peu plus tard dans la soirée, sur le nombre de véhicules qui sont sur la Francilienne, nous estimons que, sur les 100 000 véhicules qui emprunteraient la Francilienne, il y aurait 8 000 poids lourds. Ces 8 000 poids lourds se décomposent en trois catégories.

Nous avons tout d'abord 1 700 poids lourds qui sont en transit, c'est-à-dire qu'ils ne s'arrêtent pas dans la zone qu'ils traversent. Ils viennent du Nord, ils partent au Sud ou ils vont de l'Est vers l'Ouest, mais ils ne s'arrêtent pas à l'intérieur de la zone.

Ensuite, vous avez 3 700 poids lourds qui ont soit leur point de livraison, soit leur point de chargement à l'intérieur de la zone. Les plus connus de ces poids lourds, ce sont les poids lourds Peugeot, il y en a en gros 2 000 par jour. Ils desservent les entreprises qui sont situées sur les différentes zones d'activité ; ils livrent les points où nous allons nous ravitailler.

Après, nous avons 2 600 poids lourds qui font la totalité de leur trajet à l'intérieur de la zone, ils chargent et déchargent dans la zone.

Premièrement, concernant les poids lourds d'échanges et les poids lourds internes à la zone qui sont de loin les plus majoritaires dans le trafic, ils sont vraiment nécessaires à la vie locale et on ne peut pas leur demander d'aller faire leur trajet autre part.

Concernant les poids lourds de transit ou même sur la totalité de ces poids lourds, quand on sait que 80 % d'entre eux font moins de 150 km, les 20 % qui font des longues distances et qui pourraient prendre un mode alternatif, si vous faites le total par rapport à 8 000 poids lourds, si 20 % font ces longues distances, cela fait 1 600 poids lourds. On retrouve à peu près les poids lourds en transit, et il reste quand même 6 400 poids lourds qui ont besoin de circuler sur la zone.

Ensuite, les transports en commun doivent être développés. Ils sont développés maintenant depuis un certain nombre d'années. Concernant le contrat de plan, qui est le document qui régit les rapports entre l'Etat et la région, ce contrat qui se déroule depuis 2000 à 2006 a donné la priorité aux transports en commun puisque sur 3 € dépensés pour les transports, 2 € sont dépensés pour les transports en commun et 1 € pour la route. Cet euro qui est dépensé pour la route, 50 centimes d'euro sont dépensés pour des créations de routes nouvelles et 50 centimes d'euro sont dépensés notamment pour les protections pour les riverains. C'est la constitution soit de couvertures, soit d'écrans acoustiques le long des infrastructures routières.

Nous avons, pour simuler le trafic, regardé également ce qui pouvait se passer si l'on créait des transports en commun lourds, des transports en commun ferrés et, parmi les projets qui existent, il y a le projet de la tangentielle ouest qui serait une infrastructure ferrée qui participerait au contournement de Paris par un transport en commun.

A l'époque où nous avons fait notre étude, ce qui était le plus étudié, c'était un morceau de cette tangentielle ouest qui irait de Saint-Cyr-l'école jusqu'à Achères en desservant Poissy et Saint-Germain-en-Laye. Cette infrastructure, d'après les chiffres du Syndicat des Transports d'Île-de-France, accueillerait 25 000 voyageurs par jour et, sur ces 25 000 voyageurs par jour, le Syndicat des Transports d'Île-de-France estime qu'environ 5 000 voyageurs seraient d'anciens automobilistes qui abandonneraient leur voiture et qui emprunteraient cette infrastructure nouvelle. La grande majorité des autres voyageurs étant des voyageurs qui aujourd'hui sont déjà dans les transports en commun, mais prendraient ce mode de transport en commun beaucoup plus performant.

Suite aux réunions de proximité qui ont eu lieu où un certain nombre d'intervenants se sont exprimés, et aujourd'hui dans le cadre des réflexions du Schéma Directeur de la région Île-de-France, on a des avancées et le Syndicat des Transports d'Île-de-France ou les transporteurs, que ce soit la RATP, la SNCF, commencent à faire émerger leurs priorités. On voit bien que la priorité sur le développement des transports en commun en Île-de-France, c'est avant tout le développement, l'amélioration du confort, de la fiabilité des lignes de transport existantes, le renouvellement des matériels et, en deuxième partie, le développement de nouvelles infrastructures ferrées lourdes, notamment en Petite Couronne,

en ayant dans les priorités concernant la Grande Couronne essentiellement un développement et une amélioration du réseau de bus.

Même aujourd'hui, après ce mois de débat par rapport à la tangentielle ouest, j'avoue être un petit peu plus pessimiste sur sa date de réalisation par rapport à ce que nous avons prévu dans le dossier.

Tous ces modes alternatifs doivent être développés mais, à notre avis, ils ne répondent pas à la totalité des besoins. Ces besoins sont réels aujourd'hui. Chacun peut les mesurer quand il emprunte notamment la nationale 184. C'est pour cette raison que le Ministère de l'Équipement a choisi de saisir la Commission Nationale du Débat Public sur ce projet.

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

Merci, Monsieur DEBARLE.

C'est une question que nous approfondirons dans la réunion thématique consacrée à cette question.

M. VAN BOLDEREN, HABITANT DE NEUVILLE-SUR-OISE :

Je suis un peu surpris par votre comportement. Je pense que les gens veulent entendre des réponses à des questions. J'en ai une très précise. Tout ce que j'ai lu et tout ce qui a été écrit ressemble à un camouflet comme quoi tout est déjà décidé. Vous nous avez dit que vous ne décidiez rien, que c'est le Ministre qui décidait mais, en général, le Ministre décide avec une proposition.

Je voudrais savoir concrètement, que ce soit le C1, le C2 ou le C3 ou autre chose qui soit choisi, quels sont les critères de choix qui vont être retenus soit par la Commission, soit par le Ministre. C'est cela la question.

Ou vous avez déjà décidé et je ne sais pas ce que l'on fait là. Ou vous n'avez pas décidé, donnez-nous au moins les critères de choix.

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

Premier point, soyons tout à fait clairs, rien n'est décidé, pas même l'opportunité de faire un prolongement de la Francilienne et encore moins, dans l'hypothèse où c'est retenu, le choix du tracé. On parlera tout à l'heure des tracés alternatifs, j'ai d'ailleurs des questions qui viennent de la salle là-dessus.

Nous allons évidemment rassembler le maximum d'éléments concernant d'abord la situation actuelle, les problèmes qui se présentent, les difficultés soulevées. Nous avons, dans des réunions de proximité, recueilli déjà pas mal de renseignements, je pense notamment à ce qui s'est dit à Eragny qui était très fort sur ce sujet de la réalité dès aujourd'hui du projet.

Nous allons ensuite recueillir les réflexions sur les perspectives d'évolution de la situation. On a commencé à en parler. Il y a une politique d'aménagement du territoire de développement. Les différents élus de la zone d'étude ont fait part de leur projet. A partir de là, le maître d'ouvrage a bâti une réflexion en commençant par s'interroger sur ce qu'a dit M. DACHEUX tout à l'heure : y a-t-il des moyens alternatifs de répondre à ce qui serait assez naturellement un accroissement des demandes de déplacement pour de multiples raisons ? Il vous a dit ici comment il voyait un certain nombre de choses. On va les

expertiser, faire intervenir des experts, consulter au cours des réunions thématiques ceux qui ont quelque chose à dire, tel que le STIF, la SNCF, les Voies Navigables de France pour savoir s'il y a moyen de répondre à ces préoccupations par autre chose que la route.

S'il s'avère, et là nous exposerons les arguments qui ont été évoqués, que la question du développement du transport routier reste posé, à ce moment-là, nous allons nous pencher sur les différentes solutions. J'ai dit tout à l'heure que le maître d'ouvrage nous a proposé quelques hypothèses qui sont des tracés pris dans leur ensemble. Dans les réunions de proximité, nous avons vu l'intérêt potentiel de ces tracés, mais aussi les difficultés qu'ils représentent en termes de préservation du cadre de vie, de nuisances, etc. Nous allons dresser l'inventaire de tout cela.

J'ai dit tout à l'heure que nous n'étions plus aujourd'hui, me semble-t-il, après 18 réunions de débat de proximité, dans une logique où il faut prendre un tracé en bloc. Il faut probablement essayer de faire preuve d'un peu d'imagination pour voir s'il se dégage des solutions qui répondent aux problèmes à résoudre et qui, en même temps, comportent le moins de conséquences nuisibles à gérer.

C'est tout cela que l'on va essayer d'exposer, sans oublier un menu problème, c'est combien cela coûte, c'est-à-dire que, si vous nous donniez 5 milliards d'euros, je pense que l'on arriverait à trouver sans doute des solutions extrêmement respectueuses de beaucoup de considérations. Je ne suis pas sûr que l'État ait 5 milliards d'euros à mettre sur la table pour le prolongement de la Francilienne. Donc, on va broser pour le décideur un panorama complet.

Au point où j'en suis, si je devais rédiger un rapport aujourd'hui, il y aurait énormément de choses et ce serait sans doute assez désordonné car j'ai entendu beaucoup de choses. Comme l'a rappelé M. DACHEUX tout à l'heure, dans chaque réunion de proximité, on m'a souligné les inconvénients qu'il y aurait si c'était là. Dans le meilleur des cas, on m'a dit « oui, cela pourrait, mais voilà ce qu'il faudrait faire pour que ce soit acceptable ». Si je mets tout cela bout à bout, pour l'instant, je n'ai pas un panorama tout à fait clair de ce que je peux dire au décideur pour qu'il prenne sa décision en toute connaissance de cause. Cela va être le rôle des réunions thématiques d'approfondir ces différentes choses.

C'est un travail. Nous sommes à mi-débat. Pour l'instant, j'ai recueilli une masse de renseignements assez bruts. Dans les semaines à venir, on va essayer de mettre de l'ordre dans tout cela pour présenter un panorama aussi clair que possible.

M. BARDYN, HABITANT DE NEUVILLE-SUR-OISE :

Je voudrais revenir sur les problèmes de la RN184. Etes-vous un usager de la RN184 ? L'avez-vous déjà utilisée une seule fois ? La RN184 est une somme d'incohérences. Elle aboutit à Saint-Germain dans un goulet, dans une rue qui fait 400 m de long où il y a des commerçants. Comment voulez-vous que la circulation se fasse normalement ?

Ensuite, la RN184 entre Saint-Germain et Conflans est une succession de rétrécissements et d'élargissements de voies, d'une à deux voies et de deux à une voie. Chaque rétrécissement génère un embouteillage. C'est normal, vous savez comment cela se passe sur la route.

Ensuite, quand je prends la zone d'Eragny, la circulation a été régulée, ce qui est très bien, la vitesse est limitée, aucun feu n'est synchronisé. Cela veut dire qu'à chaque feu vous êtes arrêté, vous redémarrez, vous retrouvez les mêmes voitures. C'est une somme

d'incohérences qui, à mon avis, sont voulues pour justement ne pas fluidifier cette circulation. J'en veux pour preuve qu'après le deuxième feu qui suit l'autoroute A15 avec le même trafic, tout devient facile, on roule à 90 et à 110 km/h. C'est le même trafic.

(Applaudissements)

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

Monsieur DEBARLE, d'abord, sur la régulation du trafic à équipement inchangé et ensuite sur les possibilités d'amélioration de l'infrastructure existante sans faire quelque chose de radicalement nouveau.

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

La régulation des feux dans la traversée d'Eragny est quelque chose qui est très difficile. Un certain nombre de générations d'ingénieurs se sont penchées dessus. Je suis d'accord avec vous, le « y a qu'à » est certainement très simplement un petit peu plus compliqué que cela.

Je vous signale que la régularisation des feux est quand même synchronisée dans un sens puisqu'il y a une onde verte dans un des sens quand on va vers Versailles. Cette onde verte est synchronisée pour faire passer le maximum de véhicules dans un sas, c'est-à-dire qu'à partir du moment où l'on fait partir l'onde verte on essaye de faire en sorte que la dernière voiture qui part sur le feu précédant effectivement que toutes les voitures sont évacuées et puissent passer. Effectivement, certains véhicules qui sont en avance peuvent être arrêtés sur le feu, mais c'est de cette manière-là que les feux sont réglés.

M. BARDIN :

Faites-moi le plaisir de prendre cette partie et faites l'expérience vous-même. Je peux vous garantir que vous serez arrêté à chaque feu. Je pars le premier, je me retrouverai le premier et, comme la voiture démarre très doucement, on se retrouve toujours un paquet de 30, de 40 voitures qui sont arrêtées systématiquement. Si simplement les feux étaient synchronisés, et je pense qu'aujourd'hui, avec les ordinateurs, c'est très facile à faire, vous doubleriez le flux sans aucun problème.

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

Je vous ai expliqué que cette synchronisation des feux était prévue plutôt pour la dernière voiture et pas pour la première ; donc, c'est effectivement ce qui se passe.

Concernant cette synchronisation des feux telle qu'elle est faite, je crois que c'est déjà sur le site de la Commission. Dans les jours à venir, on aura toute l'étude de ces feux à l'intérieur d'Eragny pour voir comment ils sont synchronisés et, compte tenu que la ville d'Eragny a demandé une amélioration de la circulation dans les carrefours et notamment permettre les traversées piétonnes, il y a tout un ensemble de régulations de feux qui sont proposées.

Ensuite, concernant le trafic, contrairement à ce que vous pensez, entre l'autoroute A15 et le deuxième feu sur Eragny, énormément de véhicules ont quitté la nationale 184 à cette hauteur-là et un certain nombre de poids lourds sont allés dans les zones d'activité d'Eragny. Cela explique aussi cette apparence de meilleure fluidité.

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

On pourra, je pense, mettre les comptages à disposition de Monsieur si c'est nécessaire. Vous nous dites quand même que l'on ne fait pas exprès de créer des difficultés sur la RN184, j'espère que c'est bien le cas.

M. JEAN-BENOIT CAMPLO, HABITANT DE NEUVILLE-SUR-OISE :

Monsieur DEBARLE, pourriez-vous me réafficher les objectifs que vous nous avez montrés tout à l'heure, s'il vous plaît ?

Je vois trois objectifs qui s'appellent : répondre aux besoins de déplacement, réduire les embouteillages sur les routes proches et améliorer la sécurité routière.

Quand je prends les plans de prolongement de l'A104, je m'aperçois que quatre projets de prolongement aboutissent à Orgeval sur l'autoroute A13. Je ne sais pas, Monsieur DEBARLE, s'il vous arrive de circuler sur l'autoroute A13 le matin, mais je la prends, elle est bouchée. Vous savez que le triangle de Rocquencourt est le plus grand bouchon d'Europe.

La question que je voulais vous poser par rapport aux trois objectifs qui sont là, répondre aux besoins de déplacement, réduire les embouteillages sur les routes proches, améliorer la sécurité routière est la suivante : comment comptez-vous amener 100 000 véhicules qui utilisent la Francilienne et 8 000 poids lourds à Orgeval sur une autoroute A13 qui, aujourd'hui, est déjà ultra saturée et complètement bouchée ? Quelle est la longueur du bouchon que vous prévoyez sur le prolongement de l'A104 ? Ce bouchon va-t-il commencer à hauteur de Neuville ? Où va-t-il commencer ?

(Applaudissements)

Monsieur DEBARLE, de ma part, il n'y a aucun mauvais esprit, ni esprit de polémique. Simplement, faire aboutir sur Orgeval, sur une autoroute A13 qui est ultra saturée la circulation que vous prévoyez, je pense que cela ne répond pas au moins à trois de vos objectifs.

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

Je maintiens quand même que ces cinq objectifs sont effectivement atteints par ces tracés. De toute façon, les cinq tracés aboutissent à Orgeval, même si un fait le détour.

Aujourd'hui, quand nous disons qu'il y a 100 000 véhicules sur la Francilienne, il faut savoir que l'ajout sur l'autoroute A13 en direction de Paris n'est que de 10 000 véhicules supplémentaires car un grand nombre des véhicules aujourd'hui empruntent soit la nationale 13, donc, qui vont vers Orgeval par la RD30, par la nationale 184 et, ensuite, montent la côte d'Orgeval.

Le bouchon qui est créé dans le secteur d'Orgeval, pour nous, est composé de trois bouchons qui, des fois, peuvent se relier.

Voilà en rouge les lieux de démarrage des bouchons autour de l'autoroute A13.

Des gens sortent de l'autoroute A13, vous les voyez sur la partie gauche de la photo, donc, il y a un bouchon.

Ensuite, vous avez un bouchon pour les gens qui empruntent la bretelle d'accès à l'autoroute A13. Ce bouchon est ensuite suivi d'un deuxième bouchon ou les deux peuvent se rejoindre car, au niveau du haut de la côte d'Orgeval, quand on passe de trois à deux voies, effectivement, un bouchon se crée.

Le dernier bouchon est avant d'arriver au rond-point qui dessert la rue des Migneaux.

Il est exact que le trafic que l'on va amener, les 10 000 véhicules supplémentaires, ne va pas améliorer cette saturation de trafic. Ceci étant, quand on regarde s'il y a des gains en temps pour relier le nord au sud, nous avons fait deux simulations, une en partant de Cergy-Pontoise en allant vers Saint-Quentin et l'autre en partant de Chanteloup et en allant vers Saint-Quentin, on s'aperçoit que l'on a un gain de temps.

Pourquoi a-t-on un gain de temps ? Tous les véhicules qui vont arriver par le prolongement de la Francilienne ne vont pas avoir les bouchons que je vous ai indiqués notamment sur les bretelles d'accès puisque ces bretelles d'accès sont de manière assez forte déchargées de leur trafic qui va être pratiquement divisé par deux.

Sur le croquis qui vous est projeté, vous avez les différences de charges avec le nombre de véhicules en plus ou en moins en fonction des voies. En rouge, c'est ce qu'il y a en plus, en vert, c'est ce qu'il y a en moins. Vous voyez, notamment sur la bretelle qui relie la nationale 13 à l'autoroute A13, un chiffre de - 400. Donc, il y a - 400 véhicules à l'heure de pointe qui emprunteront cette bretelle.

Je ne dis pas que c'est l'endroit le plus mirifique. Effectivement, on est sous une forme de rattrapage sur la constitution de cette Francilienne. Il y a un problème à Orgeval, mais déjà on résout un certain nombre de problèmes en amont que ce soit autour de Cergy-Pontoise ou dans la traversée de Saint-Germain.

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

Sur ce point, nous avons eu une déclaration de M. Francis ROL-TANGUY à Achères si j'ai bonne mémoire dans laquelle il nous a expliqué, si j'ai bien compris, que, dès aujourd'hui et demain plus encore, les autoroutes entrant dans cette partie-là seraient quand même toujours gérées aux voisinages de la saturation.

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

Il est exact qu'aujourd'hui notre métier est de gérer l'ensemble de ces autoroutes à ce que l'on appelle à la congestion, donc, à la limite de ce qu'elles peuvent absorber. Il n'est pas possible financièrement et je ne pense pas qu'il soit souhaitable non plus d'arriver à la dissolution de l'ensemble des embouteillages qui sont sur la région Île-de-France.

On arrive à gérer d'autres entrées sur Paris comme du côté de l'A6, de l'A4 ou A1, A3 où l'on retrouve un système de binômes d'autoroutes comme on retrouve à l'Ouest avec A14 et A13. En 2020, on pense que, dans le secteur A14, A13, il y aura entre 180 et 190 000 véhicules. Les autres entrées sur Paris arrivent à absorber jusqu'à 240 000 et 260 000 véhicules.

M. BERNARD PROVOST, HABITANT DE NEUVILLE-SUR-OISE :

Mon propos concerne tous les tracés si l'autoroute devait se faire. En fait, il y a un très gros travail de fait d'étude d'impact pour l'autoroute en service. On n'a pas oublié pour une fois de

parler des différentes pollutions, atmosphériques, visuelles, sonores, l'environnement, mais on a l'impression que, si un jour le Ministre décidait, d'un coup de baguette magique, le lendemain, l'autoroute serait en service. En fait, cela, c'est dans 10 ans.

Dans 10 ans, je pense que l'on sera tous encore en vie, des gens auront déménagé pour des raisons professionnelles ou familiales, d'autres seront venus. C'est dans 10 ans. Par contre, que va-t-il se passer d'ici là ? Pendant un ou deux ans, on va faire des études complémentaires. Après, il y aura 7 ou 8 années de travaux. Les travaux, ce sont encore des pollutions de toutes sortes, atmosphériques, sonores, etc., sur le tracé mais, en même temps, cela s'écarte à 1 km, 2 km, 3 km de chaque côté du tracé avec des routes qui sont bloquées, défoncées, des passages de camions de terre, etc., des engins de travaux publics, de la boue quand il pleut, de la poussière quand il ne pleut pas. Tout cela apparemment n'a pas été tellement étudié et, si on l'étudiait, on pourrait peut-être remédier à un certain nombre de difficultés qui nous attendent.

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

Merci, Monsieur.

Monsieur DEBARLE, sur les travaux ?

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

C'est vrai que les travaux en phase chantier ne sont pas étudiés aujourd'hui de manière excessivement fine. On a regardé quand même quelles étaient les possibilités et les impossibilités.

Aujourd'hui, lorsque l'on réalise des chantiers de cette envergure car ce n'est quand même pas rien, la première chose qui est faite, c'est de voir comment va s'organiser la circulation des engins de chantier et notamment tous les camions qui vont devoir évacuer les terres. Dans le temps, le principe était d'essayer d'avoir autant de terre en remblai, donc, la route passait au-dessus du sol et de temps en temps elle passait en dessous. Tout cela s'équilibrait, c'était très facile, on emmenait la terre d'un endroit à un autre.

Maintenant, ce n'est plus possible puisque, pour des raisons d'insertion dans l'environnement, on va avoir beaucoup de trop de terre par rapport à ce dont on a besoin pour la construction de la route. Il faut prendre tout cela en compte.

La première chose à faire est déjà d'aménager l'ensemble des voies de chantier sur l'infrastructure elle-même et de prendre de manière linéaire.

Ensuite, c'est de voir tous les moyens pour éviter que la terre transportée se situe sur les routes. Le meilleur moyen, et c'est souvent employé, c'est le système de la voie d'eau. Ce matin, en atelier thématique les gens du Port Autonome de Paris nous ont bien rappelé que tout le chantier de la Bibliothèque de France a été évacué par la voie d'eau. Tous les creusements du tunnel de Météor ont été faits également par la voie d'eau. Il faudra, à partir des endroits où l'on aura des points sur les voies d'eau, organiser le chantier ainsi.

Il y a une partie de la terre que l'on va pouvoir stocker. On nous demande toujours si l'on ne peut pas rajouter des protections phoniques. Dans les endroits où l'on va avoir un peu d'espace pour faire des merlons, c'est-à-dire des tas de terre qui permettent de protéger les riverains du bruit, on n'aura pas de problème pour pouvoir constituer ces merlons et ils n'auront aucun mal pour leur donner la hauteur suffisante.

Après, il y a des travaux un petit peu plus lourds, notamment si l'on fait des tunnels et des tranchées couvertes. Quand on est en tunnel, il y a des problèmes d'installation de chantier à chaque bout mais, au moins dans la partie en tunnel, il n'y a aucune nuisance à l'extérieur.

Quand on est en tranchées couvertes et notamment en site urbain, l'époque où l'on ouvrait une grande tranchée sur plusieurs kilomètres et, après, on faisait du béton sur plusieurs kilomètres, est révolue. Les tranchées couvertes ne se font plus du tout ainsi maintenant. Cela se fait à l'avancement, donc, on retire un peu la terre de manière superficielle, on creuse pour faire les parois de chaque côté, ensuite, on fait le toit de la tranchée couverte, on remet la terre et des engins viennent creuser à l'intérieur de cette tranchée couverte. Ce chantier de tranchée couverte avance en gros à raison de 50 m par mois. Donc, on a un chantier qui se déroule ainsi et on n'a plus, comme il y a un certain temps, des chantiers de tranchée couverte qui durent pendant plusieurs mois, voire une ou deux années. Tout cela est prévu.

Doivent être également prévus en termes de nuisances tous les impacts, tous les effets qu'il pourrait y avoir sur l'eau car on est dans une région où l'eau est excessivement présente, il y a des nappes phréatiques, on a même par endroit des captages, donc, il y a tout un système pour se prémunir des risques de pollution.

Vous voyez sur cette diapositive une tranchée couverte, la manière dont elle est faite, vous voyez une pelleuse d'un côté qui termine de creuser à l'intérieur de la tranchée couverte et on commence les travaux une fois que l'on a reconstitué le dessus de la tranchée couverte.

Concernant les tunnels, aujourd'hui, tous les tunnels sont faits avec deux tubes. L'époque où les voitures se croisaient à l'intérieur des tunnels est révolue. Pour réduire les risques d'accident, nous n'avons dans un tube que des véhicules dans un seul sens.

M. FRANÇOIS LAURENT, HABITANT DE NEUVILLE-SUR-OISE :

Depuis très longtemps, beaucoup de personnes ici suivent ce dossier et je n'ai pas eu réponse à la question que je me pose. Comment se fait-il que trois Premiers Ministres successifs, BEREGOVOY, BALLADUR et JOSPIN, ont officiellement enterré ce projet et qu'arrivé en 2006 on nous ressort les mêmes tracés ? J'aimerais bien avoir une réponse précise.

Ma deuxième question découle un peu de la première. Quand on regarde les cinq tracés soumis au débat public, on parle évidemment de tous les tracés qui font violence à tous les riverains, on n'entend pratiquement pas parler du tracé au Nord de Cergy-Pontoise, celui qui contourne Cergy-Pontoise par le Nord jusqu'à quasiment Meulan. On peut se poser la question de savoir pourquoi le périmètre d'étude global s'arrête au niveau de la Seine, au niveau d'Epône alors qu'il serait assez logique de descendre ce tracé au Nord de Cergy beaucoup plus au Sud, mais la carte s'arrête ?

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

Concernant les trois Ministres, si l'on est là aujourd'hui, c'est parce qu'un Ministre de l'Équipement a décidé de saisir la Commission Nationale du Débat Public de ce projet. Effectivement, c'est pour cette raison que ce débat est organisé.

Concernant l'historique et l'abandon par les trois Premiers ministres, il est vrai que nous n'avons pas la même lecture que d'autres sur cet historique.

Dans les années 90, un projet a été présenté par un groupement d'entreprises privées qui s'appelle Villexpress. Ce projet a suscité pour le moins des débats, voire pas mal de contestations, que la solution qui avait été présentée aux habitants ne serait pas retenue. Notre interprétation est que c'est le projet Villexpress qui n'a pas été retenu et a été abandonné mais pas le tracé.

Dans le débat qui a suivi immédiatement la décision de Pierre BEREGOVOY, il y a eu un débat notamment sur les fuseaux. Dans ce débat, une variante est située sur ce tracé à l'emplacement exact du projet Villexpress.

Suite à ce premier débat sur les fuseaux, il y a une décision de retenir le fuseau Sud-Est et de lancer un deuxième débat pour choisir un tracé à l'intérieur de ce fuseau Sud-Est. A ce moment-là, c'est Édouard BALLADUR qui, sur saisine d'un certain nombre de personnes, dit que, pour lui, entre les deux débats et avec la décision de lancer le deuxième débat, il est bien dans la continuité des décisions de l'État, que ce qui avait été abandonné par son prédécesseur était bien abandonné et que toute solution doit être différente géographiquement ou techniquement parlant. Tel est le cas des solutions qui sont présentées. Dans le débat qui suit, on retrouve un projet différent de celui de Villexpress qui est toujours situé sur ce tracé.

On reste dans cette continuité. Après ce débat, le Ministre de l'Équipement retient le tracé rive droite ou le tracé dit de Chanteloup. On est en 1997.

Ensuite, changement de Gouvernement. Le successeur de Bernard BOSSON, Jean-Claude GAYSSOT, suspend la décision de son prédécesseur. Il organise une contre-expertise sur un tracé qui se situe dans le fuseau Nord-Ouest. Suite à cette contre-expertise, en fait, il n'y a pas de décision immédiate prise par le Gouvernement.

C'est ensuite Gilles de ROBIEN qui décide de revenir sur la décision de suspension de son prédécesseur et qui a décidé de saisir la Commission Nationale du Débat Public.

UN ADJOINT AU MAIRE DE CONFLANS-STE-HONORINE :

Je ne souhaite pas intervenir en tant qu'adjoint du Maire de Conflans sur l'A104 proprement dite, on a eu l'occasion de le faire. Je remercie mon ami le Maire de Neuville de m'avoir invité ce soir. Simplement, je voudrais, Monsieur le Président, apporter une précision à ce niveau du débat car j'ai entendu dans plusieurs réunions qu'il y avait une certaine confusion. Lorsque je regarde l'intitulé du service de la direction de M. Éric DEBARLE, il est marqué « Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France ». Je tiens à préciser, vous comprendrez pourquoi, que M. DEBARLE dépend du Ministre de l'Équipement, son patron, mais ce n'est pas le Président de la région Île-de-France son patron. Merci.

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

Tout à fait. En effet, M. DEBARLE agit par délégation du Directeur Général des routes qui appartient au ministère de l'Équipement et non pas à la Région Île-de-France, cela doit être tout à fait clair.

On va revenir sur le tracé violet. Monsieur DEBARLE, vous répondez d'abord sur le tracé Nord-Ouest et vous aurez la parole immédiatement après car on n'a pas répondu à cette question.

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

Concernant le tracé Nord-Ouest qui apparaît au dossier, nous avons souhaité, enfin, on a été un petit poussé aussi par la Commission...

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

Oui, c'est la Commission Nationale du Débat Public qui est responsable du fait que ce tracé Nord-Ouest soit dans le dossier pour une raison très simple. Les tracés qui avaient été étudiés et qui avaient donné lieu à la décision de 1997 étaient tous les faisceaux Sud-Est. La décision a été suspendue pour permettre des études complémentaires sur ce tracé Nord-Ouest. Il eut été tout à fait inconvenant, nous a-t-il semblé, que l'on n'aille pas jusqu'au bout du débat à ce sujet car il serait resté toujours une suspicion : « Vous raisonnez sur le tracé Sud-Est et vous nous cachez qu'il y a peut-être une solution Nord-Ouest que l'on n'a pas explicitée ». C'est la raison pour laquelle nous avons voulu aller jusqu'au bout.

Cela étant, on en a discuté en réunions de proximité, le maître d'ouvrage a son opinion, il va vous expliquer ce qu'il en est.

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

Nous avons étudié ce tracé Nord-Ouest avec les mêmes méthodes et le même niveau de détail que les autres tracés qui sont dans le fuseau Sud-Est. Nous n'avons pas caché, c'est écrit dans le dossier que, par rapport aux objectifs qui étaient assignés au prolongement de la Francilienne, ce tracé Nord-Ouest répondait moins bien aux objectifs et qu'en plus il posait un certain nombre de problèmes d'insertion dans l'environnement. Les réunions de proximité que nous avons eues, que ce soit à Méry, à Auvers ou à Gargenville, ont bien montré qu'un certain nombre de ces questions d'insertion d'environnement étaient effectivement difficilement acceptables par les gens qui étaient venus à ces réunions.

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

Sur ce point, il y a effectivement des interrogations et notamment des défenseurs du parc du Vexin. Ils ont dit de la manière la plus claire que ce n'était pas pour des raisons purement de protection de ce patrimoine qu'ils intervenaient, mais au regard des réponses qu'apportait au problème posé par M. DEBARLE de tout à l'heure ce tracé Nord-Ouest. C'est essentiellement de cela dont nous avons discuté à Auvers-sur-Oise et à Gargenville.

A Gargenville, nous avons également discuté du projet C13/F13, dans cette région, c'est quelque chose auquel ils sont très attachés, mais pour constater que ce n'était pas tout à fait la même problématique.

Sans dire que les réunions de Gargenville ou d'Auvers-sur-Oise ont totalement dénié tout intérêt à ce tracé Nord-Ouest, la conclusion qui semble s'en dégager est que le maître d'ouvrage n'a rien entendu qui puisse lui faire dire qu'il va changer d'avis car c'est la bonne solution.

Voilà pour simplifier le point où nous en sommes.

M. GUY BOIVIN, NEUVILLOIS.

J'aimerais à nouveau que nous revenions sur les objectifs, s'il vous plaît.

Ne vous semble-t-il pas qu'il manque un objectif important dans les objectifs qui sont cités ? En tout cas, il me semble qu'il en manque un qui est la qualité de vie des riverains.

(Applaudissements)

Je vais ajouter deux, trois choses par rapport à cette question. Finalement, cela montre assez nettement de quelle manière M. DEBARLE voit ce projet, en fait, sous un angle économique, mais pas sous un angle humain.

Si l'on repositionne le débat sous l'angle humain, on va se dire que quelqu'un qui va habiter quelque part va choisir son endroit en fonction d'un certain nombre de critères qui sont certes les moyens de transport, mais qui sont aussi et surtout le calme, la qualité de vie dans un endroit. En fait, on va considérer dans la salle que l'on est tous des gens qui ont choisi une qualité de vie et qui ne sont pas prêts à la mettre en balance contre l'autoroute.

On essaye de critériser l'ensemble de ces éléments, et c'est ce que l'on fait couramment pour prendre des décisions, on demande aux interlocuteurs de donner un coefficient d'intérêt par rapport à chaque élément qui correspond à ses éléments de vie. Si dans la salle on posait cette question pour essayer de savoir quel coefficient les gens dans la salle mettraient pour le non-bruit, la non-pollution et pour l'accès à leur maison, je ne suis pas sûr que le coefficient le plus fort serait pour l'accès à la maison, mais serait certainement pour leur qualité de vie.

En conclusion, je m'avance, mais faites ce travail à ma place, vous allez voir ce que vous aurez comme résultats qui vont peut-être vous étonner, peut-être que l'on trouverait 20 % pour la route et 80 % pour la qualité de vie. Or, tout à l'heure, dans la projection que vous nous avez montrée, vous nous avez dit que l'Etat est prêt à dépenser un demi-euro pour la route et un demi-euro pour le respect de la qualité de vie. A mon avis, cette donnée est à remettre en cause. Dans ce débat, vous devriez poser la question sous cet angle pour savoir ce que les électeurs sont prêts à demander à l'Etat pour investir dans la circulation d'une part et, d'autre part, pour respecter leur qualité de vie. Je suis sûr que vous auriez peut-être des proportions qui ne seraient pas de 0,5 et 0,5, c'est-à-dire de 50 % pour chacun. Cela paraît énorme comme cela mais, finalement, la qualité de vie est certainement plus importante que le transport.

(Applaudissements)

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

Merci, Monsieur.

Monsieur DEBARLE, sans entrer dans le détail car on vous invite à expliciter une valorisation de différents aspects contradictoires.

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

Pour nous, ce ne sont pas des aspects contradictoires. En fonction d'une infrastructure, des objectifs sont donnés à cette infrastructure. Une fois que l'on a donné des objectifs à l'infrastructure, il faut bien sûr en traiter les conséquences et, sous un terme qui est un peu plus générique dans notre jargon, c'est ce que l'on appelle les enjeux. Que ce soit l'amélioration du cadre de vie des personnes, la protection des riverains, des ressources en eau, des milieux naturels, tout cela fait partie des enjeux dont il faut se préoccuper. Je crois que l'ensemble de ces études qui sont résumées dans le dossier du maître d'ouvrage et surtout détaillées dans les annexes, c'est-à-dire dans le CD-Rom, il me semble que vous avez quand même un grand nombre de pages qui sont consacrées à toutes ces études, donc, pour nous, cela a été pris en compte.

Que l'on ne soit pas d'accord sur le niveau de protection, que ce soit l'eau, les riverains, les milieux naturels, on est là pour en discuter. Depuis le début des réunions de proximité, effectivement, nous avons engrangé un certain nombre de demandes d'amélioration tronçon par tronçon puisque, maintenant, on n'en est plus sur les tracés, mais à voir déjà comment on peut améliorer chacun de ces tronçons pour ensuite voir comment on pourra les combiner ou quels sont les tronçons qui sont à inventer puisque des projets nouveaux nous ont été proposés. Ces parties-là sont quand même bien prises en compte.

C'est justement un des reproches qui a été fait au premier projet. Le projet Villexpress, si on le construisait aujourd'hui, en gros, coûterait 600 millions d'euros. Le projet qui s'en approche le plus, qui est le tracé rouge, coûterait 1 milliard d'euros. Aucune différence n'est sur la route elle-même. Ce n'est pas le bitume, l'éclairage, la signalisation. Toute la différence par rapport à ce premier projet, c'est de la protection de riverains, de milieux naturels.

Donc, on arrive à des montants assez importants, qui sont, je le constate au bout d'un mois de réunions de proximité, certainement insuffisants, tout au moins, c'est ce que vous ressentez et mon travail en ce moment, en fonction des améliorations qui nous ont été proposées, que ce soit par le biais des questions sur Internet ou de ce que j'entends en moyenne trois soirs par semaine, c'est de voir si ces propositions d'amélioration sont faisables techniquement et, ensuite, de chiffrer ces améliorations.

A la fin du débat public, plusieurs rapports vont remonter auprès du Ministre de l'Equipement, il y aura bien sûr celui de la commission, mais aussi celui des services du Ministère de l'Equipement. Je dirai « voilà ce que j'ai entendu, voilà quelles sont les améliorations et, Monsieur le Ministre, voilà également ce que cela coûte » car, dans tous les critères, celui-là va intervenir. C'est au vu de l'ensemble de ces choses qu'une décision de faire ou de ne pas faire sera prise.

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

Merci, Monsieur DEBARLE.

M. MAMADOU BAMBA, HABITANT DE JOUY-LE-MOUTIER :

Je m'interrogeais notamment sur le sens du débat public pour l'ensemble des populations concernées par la zone d'étude. Je me demande comment se fait-il, alors que des Jocassiens s'inquiétaient de l'A104 et des élus ont demandé avec les Jocassiens le débat public à Jouy-le-Moutier, ils ont eu une négation suite à une consultation du maire qui a jugé cela non nécessaire et, aujourd'hui, lui-même est là à Neuville. Quand est-il pour les Jocassiens ? Dans la prise en compte des remarques des gens, y a-t-il des quotas pour tous ceux qui n'ont pas eu le droit à la parole, à qui on a occulté le droit à la sensibilisation et à la parole ?

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

Bien sûr que non. Simplement, on vous a dit tout à l'heure que nous en étions à 18 réunions de proximité. Les capacités d'organiser les débats ont des limites. Les capacités physiques de la Commission Particulière du Débat Public font partie de ces limites. Nous sommes actuellement à quatre réunions par semaine, chacune d'entre elle durant en moyenne quatre heures.

Vous avez la possibilité de vous exprimer ici. Il y a eu suffisamment de débats organisés. Nous pouvons constater aujourd'hui qu'il n'y a pas que les habitants de Neuville-sur-Oise qui ont le droit de s'exprimer. Vous parlez et c'est bien.

M. MAMADOU BAMBA DE JOUY-LE-MOUTIER :

Oui, tout à fait, il n'y a pas que les habitants de Neuville-sur-Oise, mais pour le cas, par exemple de Jouy-le-Moutier, c'est bien parce que des Jocassiens se sont mobilisés notamment pour faire savoir aux autres Jocassiens ce qui se passe car il y a quand même une forme de désinformation.

(Applaudissements)

La preuve en est que, quand on intervient auprès des gens, ils s'étonnent. Si ce n'était pas le cas, les Conseillers Municipaux n'auraient pas relayé notre demande pour demander un débat public à Jouy-le-Moutier.

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

Oui, tout à fait. J'ai effectivement eu connaissance de cette demande et j'ai répondu qu'un certain nombre de débats publics étaient organisés sur toute la zone d'étude, que les documents préparatoires au débat public, à quelques difficultés près, je ne sais pas ce qui s'est passé à Jouy-le-Moutier, je vous le dis de suite, ont été diffusés sur toute la zone et pas seulement sur les endroits où nous avons des réunions de proximité. Il y a eu des ratés partout, ici aussi d'ailleurs.

UN INTERVENANT :

Depuis le temps, on assiste régulièrement au CPDP qui se passe, donc, l'argumentaire est connu du point de vue environnemental, sanitaire et les conséquences sur le cadre de vie de chacun.

Je fais partie du comité émergent du CO.P.R.A. et du collectif pour la qualité de vie à Jouy-le-Moutier. Depuis que l'on rencontre des Jocassiens, les gens se posent des questions. Effectivement, il n'y a pas eu l'information adéquate. Il n'y a pas eu de réunion publique.

M. GABRIEL LAINE, MAIRE DE JOUY-LE-MOUTIERS :

Monsieur le Président, je voudrais juste à ce moment du débat répondre sur ce point précis puisqu'il est dit des choses qui sont des contrevérités, qui sont de la désinformation, des malhonnêtetés intellectuelles. Je voudrais simplement rappeler au monsieur qui vient d'intervenir, mais je comprends tout à fait son intervention, -je reviendrai tout à l'heure car je souhaite intervenir de façon beaucoup plus large- étant mis en cause, je voudrais répondre sur ce point précis.

Le monsieur qui vient d'intervenir est là depuis quelques mois, un peu moins de trois ans. Il est bien évident que, pour avoir pris le problème très en amont, depuis l'origine de la ville nouvelle et avant l'arrivée de la ville nouvelle qui pose quelques problèmes, mais j'y reviendrai tout à l'heure, nous avons organisé des débats sur l'A104, sur la V88. J'ai amené à titre d'exemple une affiche qui montre qu'il y a eu un débat public, il n'y en a pas eu qu'un, mais trois grands débats publics, sur l'A104 et la V88 qui ont été organisés à Jouy-le-Moutier au moment où le problème était crucial. Ce grand débat était en 1991.

(Manifestations)

Monsieur le Président, vous avez remarqué que, jusqu'à maintenant, nous avons été assez attentifs pour écouter avec beaucoup d'intérêt les intervenants, j'y reviendrai aussi tout à l'heure car j'ai entendu des choses positives, et ne pas générer ce genre de réactions qui ne permettent pas aux interlocuteurs de s'exprimer et qui entachent le débat public de quelque chose qui n'est pas très agréable et qui relève d'une autre époque.

Je dirais que les débats publics ont eu lieu encore récemment à Jouy-le-Moutier. Nous avons même une grande banderole sur le rond point de la Croix de Saint-Jacques qui indiquait au mois de mars 2006 que nous organisions une réunion avec deux thèmes principaux : le Plan Local d'Urbanisme et l'A104, et ce débat a eu lieu. Alors, il faudrait cesser de faire de la désinformation et d'annoncer des contrevérités pour des raisons fallacieuses ou des raisons dont il est évident que l'on trouve vite les motivations. Je reviendrai sur le reste tout à l'heure.

Le débat sur les routes, sur l'A104, sur la V88 a régulièrement eu lieu à Jouy-le-Moutier depuis que nous subissons l'urbanisation de Cergy-Pontoise et depuis que nous avons pris à bras-le-corps cette urbanisation qui contribue au développement de Cergy-Pontoise, mais aussi de la région Île-de-France et qui fait qu'aujourd'hui, notamment pour la qualité de vie, vous êtes heureux de vivre à Neuville et vous avez raison, mais j'y reviendrai.

M. CLAUDE D'ORNANO, ARDIES VAL-D'OISE :

Notre association est déjà connue, elle est liée à la Chambre de Commerce. Elle représente les entreprises. Je tiens à préciser que c'est une association régionale, donc, elle raisonne en termes régionaux, c'est-à-dire que les débats que nous avons dans les réunions publiques m'intéressent au plus haut degré car j'écoute toutes les réactions mais, à la limite, je ne cherche pas à intervenir, l'ARDIES ne va pas intervenir sur le détail de chaque problème communal s'il y a eu une réunion, s'il n'y en a pas eu, etc.

Il a été rappelé en début de réunion que 10 000 personnes ont assisté à des réunions publiques sur les 200 000 personnes impactées par le projet. Le pourcentage est facile à faire, c'est quand même important du point de vue de la technique des sondages ou des réunions publiques mais, par rapport à la population, cela reste quand même minoritaire.

Nous avons à l'ARDIES un sondage BVA, c'est-à-dire que nous avons interrogé les usagers de la route sur la RN184 en leur demandant simplement s'ils pensaient qu'une autoroute est utile ou pas. On a eu un résultat assez intéressant, il vaut ce qu'il vaut, il est contestable, il est de 70 % de gens qui voulaient une autoroute. Interrogés, évidemment, ils se contredisent puisqu'ils la veulent peut-être chez les autres.

Je le reconnais, mais c'est intéressant, c'est un débat qui existe, qui a lieu d'être. Les entreprises existent. J'ai entendu plusieurs messages intéressants en début de réunion, d'abord le Président BERGOUGNOUX qui a laissé entendre, si j'ai bien compris, que l'on ne pouvait pas se bloquer à se jeter des tracés à la figure. Je suis d'accord.

Ensuite, un autre message intéressant, le Président fondateur du CO.P.R.A. a quand même, si j'ai bien entendu, dit qu'il était pour une recherche de compromis. Je suis d'accord.

Ensuite, nous avons entendu le Maire de Neuville qui nous reçoit, très aimablement. Cet élu nous a dit une vérité qui gêne beaucoup les chefs d'entreprise, c'est que les élus raisonnent à l'intérieur des frontières de leur territoire communal. A partir de là, nous n'allons pas mener

un débat avec chaque élu. C'est tout à fait certain que chaque élu représente l'intérêt général de sa commune.

J'en viens maintenant à l'objet de mon intervention qui était d'enchaîner sur une remarque d'un intervenant qui m'a paru très intéressante : quels sont les critères de décision ?

Cela nous préoccupe aussi car je pense que les gens qui travaillent à la DREIF et les politiques qui les gouvernent, de quelque couleur qu'ils soient, malgré tout ont des problèmes et ils ont quand même une certaine forme d'honnêteté, c'est-à-dire qu'ils attendent que tout le monde se soit décidé pour trancher, donc, ils vont juger en fonction de paramètres dont la qualité de la vie.

Maintenant, j'en viens au principal, quel est l'objectif important pour l'entreprise ? C'est l'emploi et la reconquête industrielle. Cela se passe dans un contexte intéressant qui est celui de la décentralisation qui change un peu la donne et celui d'un certain nombre de réformes qui arrivent coup sur coup que je n'ai pas eu le temps vraiment de maîtriser, on parle d'agences pour l'industrie, on lance des projets, etc. Evidemment, c'est discutable, je ne suis pas un spécialiste, pas un technicien de tout. A l'ARDIES, nous essayons de raisonner et de penser.

J'ai lu un article qui est assez intéressant, du mercredi 3 mai, qui résume assez bien.

« S'insérer dans le global.

Lorsqu'en 2003 la DATAR remet au Premier Ministre son rapport sur l'état de l'industrie de l'hexagone, le Gouvernement fait face, tant dans l'opinion publique que chez les économistes, à une inquiétude croissante. Qu'en est-il du rang de la France parmi les grandes puissances industrielles car, si la part de l'industrie dans le PIB se révèle stable au cours des 20 dernières années, le secteur, lui, a perdu 1,5 millions de salariés sur la même période.

Une décrue d'autant plus douloureuse que les promesses d'emploi liées aux nouvelles technologies s'effondrent avec l'éclatement de la bulle Internet en 2001, les ratés de la croissance, -on en sait tous quelque chose- les craintes face aux délocalisations -nous sommes tous concernés- et l'entrée en Europe de pays à bas coût de main d'oeuvre nourrissent alors d'immenses débats sur l'éventuel processus de désindustrialisation.

C'est dans ce contexte que, dès le 25 novembre 2004, l'appel à projet pour la création de pôles de compétitivité est lancé depuis Matignon. Il s'agit de placer les collectivités aux avant-postes de réforme industrielle, décentralisation oblige, avec pour objectif de créer des synergies entre entreprises, recherches et réseaux avec un mot d'ordre « insérer dans le global ». Une industrie au potentiel jugé sous-employé, la nouvelle politique industrielle française doit raccrocher les wagons et la moins nouvelle division internationale des facteurs de production »

Je passe un peu sur les détails.

« Le 12 juillet 2005, le CIADT retient 67 projets sur les 105 qui lui ont été présentés. L'aventure peut commencer. Pour autant, rappelle la DATAR, c'est l'aménagement du territoire, elle suppose pour être pertinente que les pouvoirs publics ne perdent pas de vue les grands enjeux : attirer les capitaux sur les chemins -je dirais même les autoroutes » au risque de la mutation industrielle ; innover dans un environnement économique et social de

plus en plus marqué par l'incertitude ; produire des biens à forte valeur ajoutée sans désindustrialiser, bref, concilier et surmonter les contraires, c'est bien le débat de la CNDP. »

C'est tout ce que j'ai à dire. C'est assez compliqué. Mes autres contributions, Monsieur le Président, vous parviendront par écrit.

Je tiens encore malgré tout à préciser la position de l'ARDIES, elle est ce qu'elle est, je vois que, dans la salle, il n'y a pas une adhésion totale, c'est une position de précaution, nous sommes pour l'instant pour le rouge, mais nous sommes ouverts à un compromis possible si toutefois il y en a un.

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

Cette discussion est strictement passionnante, mais je suis aussi venu ici pour écouter. Des études très complètes, très intéressantes ont été faites à l'initiative des Neuvilleois et j'aimerais entendre maintenant M. Wilfrid DELEPLACE qui va nous rendre compte d'un travail qui a été fait et dont la commission aimerait avoir connaissance.

Vous avez la parole.

M. WILFRID DELEPLACE, COMITE COMITIX :

Effectivement, je suis le représentant du Comitix qui est une association neuvilleoise, qui est la première association neuvilleoise en nombre d'adhérents. C'est sa seule qualité d'ailleurs.

Je vous demanderai tout d'abord d'excuser les imperfections de cet exposé car, comme le disait M. BLOT tout à l'heure, nous sommes de purs amateurs et nous ne pratiquons pas ce type d'exercice tous les jours et d'autant plus que l'encre de ce papier est encore à peine sèche. Donc, par avance, toutes mes excuses.

L'A104 est le projet le plus important qu'ait eu à traiter Neuville depuis le RER A.

Nous tenons particulièrement ce soir à remercier notre Maire qui depuis presque 2 ans par sa clairvoyance et son anticipation sur ce dossier, a su rassembler derrière lui tous les Neuvilleois et toutes les associations de Neuville en leur expliquant clairement les dangers potentiels à venir.

En créant spontanément la Commission A104 il a permis un large débat et nous a incités à réaliser un dossier de Défense de Neuville.

(Applaudissements)

Il a fait financer par la commune une grande partie de cette étude.

Cet hommage devait lui être rendu ce soir.

C'est donc dans le cadre de cette Commission que l'on m'a demandé de vous présenter les grandes lignes de ce dossier. Il est consultable à la Mairie et a été diffusé auprès de la CPDP, M. BERGOUGNOUX me le confirmait tout à l'heure, et des maires intéressés par ce débat.

J'ajouterai que par son processus d'élaboration ce dossier doit être considéré comme l'expression démocratique des Neuillois et donc pris en compte comme tel dans le débat public.

Que contient ce dossier ?

Il contient une description et des mesures scientifiques de certains paramètres qui qualifient le BIEN ETRE A NEUVILLE.

Le Bien-être à Neuville !

En effet ce n'est pas un hasard si le « Printemps de Neuville » rayonne bien au-delà du Val d'Oise !

Ce n'est pas un hasard si les manifestations organisées par le Comité des fêtes font salle comble !

Ce n'est pas un hasard si la brocante de Neuville est une des plus prisées du Val d'Oise !

Ce n'est pas un hasard si les Neuillois se connaissent, se parlent et se respectent !

En effet, à Neuville nous sommes très loin de l'anonymat qui règne dans beaucoup d'autres quartiers proches d'ici. Et oui à Neuville il y a du lien social : si précieux !

Et bien tout ça n'est effectivement pas le fruit du hasard mais d'une lente construction de plusieurs décennies où nos équipes municipales et les associations ont oeuvré et oeuvre encore avec dévouement pour que le mot « Bien-être à Neuville » soit une réalité quotidienne !

Neuville est aussi un quartier de Cergy-Pontoise à laquelle nous sommes fiers d'appartenir.

Alors, ce soir nous voulons aussi attirer la réflexion des responsables de la Communauté d'Agglomération pour que le « Capital Social » qu'apporte Neuville à Cergy-Pontoise soit valorisé à sa juste mesure et que son anéantissement programmé par la réalisation du tracé C1 soit intégré au coût de ce projet ! Autrement dit, il n'y a pas que du bitume, il y a aussi tout l'environnement de Neuville et le charme de cette commune que l'on veut voir pris en compte dans le coût du tracé C1.

Nous aurions aimé recueillir l'avis de la commission ce soir puisque M. Dominique LEFEVRE devait nous faire l'honneur de sa présence, cela avait été annoncé, et il n'est pas venu ce soir.

Nous voudrions aussi que l'on cesse d'opposer le monde économique aux mondes des riverains. Car à Neuville beaucoup d'habitants sont aussi totalement impliqués dans le monde de l'Entreprise Cergypontaine.

Des gens qui ont choisi de se rapprocher de leurs lieux de travail tout en bénéficiant d'un cadre de vie agréable.

Ces gens de la classe moyenne, eh oui à Neuville 95 % des habitants sont propriétaires de leur logement, ce qui est très au-dessus de la moyenne de Cergy-Pontoise, ont choisi de s'intégrer dans la Communauté Cergypontaine et ils ne comprendraient pas que celle ci soit prête à les sacrifier. Ce serait un signal désastreux pour ces professeurs, ces artisans, ces

commerçants, ces cadres, ces employés qui s'apprêtent à faire ou qui ont fait ce choix. Ils fuiront encore plus vers les Yvelines, la Vallée de l'Oise ou le Vexin alors que Cergy Pontoise a tant besoin d'eux pour son rééquilibrage sociologique !

Et le quartier de Neuville perdrait à jamais son âme.

Maintenant revenons au tracé de l'A104.

Tout d'abord replaçons le sujet dans son contexte. Nous voyons sur la Diapo 1 que notre tronçon C1 est en fait une petite partie d'un vaste puzzle. Il va permettre de dégager les riverains des autoroutes urbaines du Nord de la France qui sont saturés de nuisance et qui ont obtenu la construction d'un tronçon loin de la ville pour renvoyer le trafic sur le A16.

Le A16 n'attend plus aujourd'hui que notre sacrifice pour jouer pleinement son rôle et nous amener le trafic en provenance du Danemark, des Pays-Bas, de la Belgique, de l'Angleterre et du Nord de la France en direction du Sud de l'Île-de-France, du Sud-Ouest de la France, de l'Espagne, du Portugal et du Maroc. Et cela en passant dans nos jardins.

Nous avons articulé notre réflexion pour construire ce dossier autour des 4 principes suivants :

Les deux premiers principes sont dans notre constitution française, les deux autres sont des déclarations politiques des Collectivités Territoriales, notamment le Val d'Oise qui a fait l'une de ses priorités la lutte contre le bruit, c'est tout à fait louable et la région Île-de-France qui est en train d'élaborer son plan de protection pour l'atmosphère, qui promet à chaque francilien l'amélioration de la qualité de son air.

Eh bien les « Terroristes Neuvilleois » revendiquent ces 3 appartenances !

(Applaudissements)

En effet, nous sommes Français, Franciliens et Val d'Oisiens. Nous demandons donc que ces principes s'appliquent aussi à Neuville !

Fort de ces principes, lorsque l'on a examiné le dossier de la DREIF, notre stupeur a été tellement grande que nous avons essayé de comprendre un tel décalage. D'autant plus que l'on avait pris la précaution de rencontrer M. DEBARLE quelques mois avant pour lui expliquer l'inquiétude des Neuvilleois. Nous ne pouvions pas remettre en cause l'intelligence, le courage et l'humanisme de nos hauts fonctionnaires alors nous avons cherché longtemps la solution ailleurs. Lorsque, tout récemment, un de nos membres du service de renseignement du Comitix qui travaille à la DREIF nous a apporté la pièce à conviction : Diapo 3.

C'est donc cette photo aérienne a priori bien prise en survol de Neuville qui a faussé toute l'étude de la DREIF En effet le géographe de la DREIF chargé du dépouillement des photos aériennes ne connaissant pas notre région, s'est trompé de nom ! Il a confondu avec une autre petite ville de l'Oise célèbre pour sa « Mer de sable » !

Ensuite la « machine » DREIF s'est mise en route : évaluation, modélisation, simulation, maquettisation... et cela a donné sur leur écran d'ordinateur cette image de Neuville : Diapo 4.

On y retrouve bien l'église, la mairie, la boulangerie, le bar tabac... mais R.A.Z des 1 500 habitants. Nous n'avons pas été pris en compte dans l'étude.

Lorsque vous avez compris cela, toute la suite coule de source !

Ce soir nous pouvons donc rétablir l'honneur et la bonne foi de la DREIF

Ils n'ont fait qu'une erreur d'hypothèse mais leur raisonnement était juste !

Maintenant rentrons dans le concret du projet : Diapo 5.

Neuille est entre les flèches rouges. Nous pouvons remarquer que sur le tracé « Rouge » pour ne pas dépasser le budget alloué de 1,5 milliards d'euros la DREIF a saupoudré des protections sur 35 % des 22 kms.

Neuille n'en a que sur 10 % et encore il s'agit pour l'essentiel d'une couverture dépassant d'Eragny ! Ils n'ont pas osé coupé juste à la limite de la commune de Neuville, donc, on a 150 m environ de couverture qui nous viennent d'Eragny. Merci aux Eragniens. Nous devons leur rendre dignement cette charité.

Tous les citoyens sont égaux en droit...

Il faudra que vous nous expliquiez comment vous avez respecté ce principe, Monsieur DEBARLE.

Cet état de fait nous donne inévitablement une cartographie du bruit désastreuse pour les Neuillois. L'étude de la DREIF nous promet 59 dB en LAEQ 6-22 heures, c'est-à-dire 16 heures ouvrables par jour, ce qui est considéré comme la période de jour. Un laboratoire acoustique indépendant est venu faire une campagne de mesure et voici ses résultats : Diapo 6-7-8.

Sur les mesures de jour, deux points simplement dépassent les 55 dB, le point n°1 et le point n°6, tous les autres poid flirte avec les 50 dB, 50, 51,5, 47,5, 49. Ces deux points sont tout à fait excusés puisque le point n°6 a été pris au bord de la rue d'Eragny et le point n°1 a été pris au bord du RD55 qui sont les deux voies les plus fréquentées de Neuville, 9 500 véhicules/jour.

Les mesures de nuit oscillent entre 39 et 44,5 dB. La DREIF nous en promet 59.

Cela veut dire une augmentation de 10 à 20 du volume sonore. Je vais bien répéter pour que vous m'avez bien entendu, je n'ai pas 10 ou 20 %, j'ai fois 10, fois 20 selon les périodes dans la journée et les endroits dans Neuville. Donc, c'est effectivement considérable.

Comment respecterez-vous la volonté du Conseil Général du Val d'Oise qui a fait l'une de ses priorités la lutte contre le bruit routier ?

Aujourd'hui Neuville répond précisément aux recommandations de l'OMS. C'est un document qui est disponible sur Internet.

Seuil de bruit recommandé par l'Organisation Mondiale de la Santé, des gens sérieux a priori.

L'OMS recommande un niveau de 50 dBA LAEQ 8/heures -là, on nous fait du LAEQ 16 heures, donc, cela change un petit tout- comme seuil de gêne en journée à l'extérieur.

Les études définissent 55 dB comme seuil de gêne excessive à partir duquel le bruit est susceptible de nuire à la santé.

Pour période de nuit, un niveau de 55 dB recommandé pour le bruit à l'extérieur des habitations.

Aujourd'hui, Neuville répond à ces recommandations de l'OMS. Demain, ce ne sera plus le cas et nous en serons très loin.

Avec votre erreur d'hypothèse, vous avez aussi oublié de prendre en compte les projets des collectivités territoriales (cf. Diapo 9).

Là, on voit le plan des hauts de Neuville, la rue de l'Ambassadeur qui est la limite entre Eragny et Neuville. On voit le projet de la communauté d'agglomération de construire 360 logements sociaux entre 50 et 100 m de l'autoroute, c'est le projet 2007, avec une autoroute qui passe ici sans aucune protection. Tout cela est effectivement pavillonnaire, ce sont des gens qui habitent, qui sont venus ici, qui ont acheté du calme, je peux le dire car les terrains ne sont pas donnés à Neuville, aujourd'hui, dans la bande des 350 m, selon la simulation de la DREIF, 59 db et aujourd'hui vous avez 50 le jour et 42 la nuit. Il est évident que l'on n'est pas prêt de laisser passer cela.

Sur la Diapo 10, c'est un autre quartier de Neuville construit à 100 m de la future autoroute, il s'agit du lotissement Kaufman, en plus construit par un architecte que nous affectionnons particulièrement puisqu'il est Neuvillois. Nous ne voulons pas que son oeuvre dans 10 ans s'appelle « Cité des Kaufman », ce ne serait pas très valorisant pour lui.

Sur les Diapos 11-12-13-14, nous voyons d'autres lieux de Neuville qui seront en plus impactés visuellement. L'autoroute passera juste derrière le bloc en taules que vous avez là, en aérien puisqu'elle doit passer au-dessus de la garde de Neuville.

Nous y voyons aussi l'axe routier où le trafic passera de 9 500 véhicules/jour à 150 000 véhicules/jour soit une multiplication par plus de 15 du flux de la pollution par les gaz d'échappement.

Joël TISSIER vous expliquera tout à l'heure, car je ne vais pas m'étendre sur l'aspect impact sur la santé, il est beaucoup plus compétent que moi sur le sujet, quelles en sont les conséquences sur la santé des gens.

Comment respectez-vous la volonté de la Région qui met en place son Plan de Protection de l'Atmosphère ?

Certes nous savons que vous pouvez avoir quelques réponses, vous nous en avez parlé un petit peu tout à l'heure. Nous connaissons un petit peu ces réponses. Nous avons ce type d'infrastructure pas très loin de chez nous. Nous savons que vous pouvez nous installer cela à Neuville. Ce mur, nous n'en voulons pas car il a été sponsorisé par une grande marque automobile. Il y a le logo dessus, le losange, donc, nous ne voulons pas de ce mur.

Effectivement, il y a eu des recherches architecturales. Nous sommes dans un type moderno-baroque, mais ce n'est pas vraiment ce que l'on recherche.

Enfin, dernière diapositive pour vous expliquer le type de paysage qui reste encore à Neuville. Ceci est intégré dans le PLU pour en faire un lieu de détente qui servira à tout Cergy-Pontoise et aussi à nos amis de Maurecourt et autres. Sachez que ce lieu de détente va être traversé, du moins il est prévu de l'être, par une quatre voies qui verra 150 000 véhicules/jour. Imaginez la détente qu'auront les gens en venant sur ce lieu.

Pour conclure, compte tenu de ses erreurs d'hypothèses, nous demandons à la DREIF de revoir complètement son étude pour qu'elle respecte nos 4 principes auxquels nous manifestons un attachement passionnel et aux noms desquels, faites confiance à M. le Maire de Neuville, tout Neuville restera mobilisé le temps nécessaire à ce que vous en intégriez le respect dans ce projet.

Mais, honnêtement, nous pensons que cette tâche sera impossible. Nous vous demandons donc d'abandonner purement et simplement le concept C1 et de ne pas présenter ce sinistre choix au Ministre.

Enfin nous tenons ce soir à remercier le courage, la persévérance, le bon sens et le sens du bien commun de M. Ribault, Maire d'Andrézy, de M. Rutault, Maire de Maurecourt et de leurs équipes et, bien sûr, aussi tous les animateurs du CO.P.R.A..

Messieurs, vos longs combats méritent le respect.

Puisse la force d'appoint de Neuville, qui arrive effectivement tout récemment à vos côtés, nous permettre tous ensemble de terrasser le monstre C1.

(Applaudissements)

Nous profitons de ce dernier instant pour relancer les retardataires qui n'ont pas encore répondu au sondage initié par la municipalité de Neuville.

Il s'agissait dans le cadre du débat public de promouvoir une solution qui satisfasse le plus grand nombre : Diapo 17. Il s'agissait de ce papillon dans une lettre T.

M. FEYTE me disait juste avant la réunion qu'il avait déjà reçu 76 760 réponses à ce sondage.

Nous précisons que toute ressemblance avec un sondage existant ou ayant existé ne serait que pure coïncidence !

(Applaudissements)

Monsieur BERGOUGNOUX, pourriez-vous nous expliquer l'importance que vous attacherez à ce type de sondage dans votre synthèse du 6 juillet ?

La Diapo 18 est l'autre face de la carte réponse.

En attendant les réponses de M. DEBARLE, de M. BERGOUGNOUX et de la communauté d'agglomération si un représentant peut répondre à l'interrogation qu'on leur posait tout à l'heure, je laisse la parole à Fabrice DEMARIGNY qui va vous donner une autre vision de la pertinence du tracé C1.

Au nom du Comitix et de la Commission A104 de Neuville, merci de votre attention.

J'ai ici toute l'étude faite par la (PAF) parisienne, le bureau acoustique, c'est en fait la (PAF) parisienne, donc, des gens très sérieux, un ingénieur acousticien est venu sur le site, a reconnu les lieux à Neuville, nous avons eu le temps de parler avec lui toute une matinée durant, même deux matinées car il y a eu deux réunions avec eux. L'implantation des mesures a été faite, les normes ont été respectées et nous avons ce rapport qui est assez volumineux et qui est absolument opposable à tous les tiers. M. Jacques FEYTE m'a dit tout à l'heure qu'il avait déjà remis un exemplaire aux mains de l'avocat de la mairie de Neuville au cas où nous en aurions besoin si une procédure était engagée derrière par la commune, ce dont nous ne doutons pas. Nous le remettons ce soir à M. BERGOUGNOUX.

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

Merci. Monsieur DEMARIGNY, vous avez la parole.

M. FABRICE DEMARIGNY, COMMISSION A104 A NEUVILLE :

Merci, Monsieur le Président. Nous sommes très complémentaires avec Wilfrid et les autres membres de la commission, je serai probablement moins drôle que Wilfrid mais, néanmoins, le message cherche au moins à être aussi fort.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les membres de la Commission, Messieurs les représentants du Ministère de l'Equipement, Monsieur le Maire, Mesdames, Messieurs les membres du Conseil municipal, Mesdames, messieurs les élus, Chers Neuvilleois et Neuvilleois, Mesdames, Messieurs,

Avant de détailler les conditions nécessaires à l'émergence d'une solution consensuelle, car tel est le propos de ce message, permettez-moi d'ouvrir ce propos par l'expression d'une réelle inquiétude : celle de l'impact de ce projet sur notre village.

Impact : ce mot n'est pas neutre ; il résonne comme une menace, comme la certitude d'une transformation, et il implique la notion de « toucher ». En effet, tous les Neuvilleois, mais aussi nos voisins des communes situées sur l'éventuel tracé dit historique de l'autoroute A104, vont être « touchés » par ce projet. Nous serons touchés visuellement, tout d'abord, puis touchés par le bruit, touchés par la pollution, tout sera radicalement transformé, et probablement détruit à jamais et notamment pendant la période très dévastatrice des travaux.

A chaque minute, chaque heure, chaque jour, l'autoroute, si elle traverse Neuville-sur-Oise, traversera aussi nos maisons et nos esprits. Elle sera présente en permanence par les nuisances multiples qu'elle engendrera, et nous ne pourrons plus l'oublier. Il y aura un « avant » et un « après ». Mais restons positifs et soyons optimistes.

Quelles sont les conditions d'un bon déroulement du débat public ?

Au sein de la Commission « A104 » du Conseil Municipal de Neuville-sur-Oise dont j'ai l'honneur de faire partie, nous pensons qu'un certain nombre de paramètres doivent être remplis pour que le débat serve une réflexion utile susceptible apporter une réponse consensuelle.

La première condition, et la plus évidente, est que ce débat et la décision sur le tracé doivent se faire dans le respect du droit constitutionnel. Nous faisons particulièrement référence à la dernière modification de notre loi fondamentale, qui comprend désormais une Charte de l'Environnement qui stipule que « chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré

et respectueux de la santé ». Cette disposition nouvelle est vierge de toute jurisprudence et, si les circonstances le demandent, il ne faudra pas hésiter à utiliser ce projet de prolongement de la Francilienne pour essayer les pâtres.

Il est important également que les décideurs prennent acte de l'urbanisation accrue de la zone d'étude. Aujourd'hui, l'impact de certains tracés centraux sur les populations et leurs biens immobiliers, est sans commune mesure avec ce qu'il aurait été il y a 40 ans ou même 15 ans. C'est une réalité qui s'impose et qui invite à rechercher des solutions plus imaginatives.

Il est également de bon sens de ne pas confondre vitesse et précipitation : les tracés soi-disant les plus rapides à exécuter ne sont pas forcément ceux qui correspondent le mieux aux besoins économiques exprimés et peuvent même être les plus coûteux.

D'un point de vue financier, il convient de rappeler que l'État vient de lancer une politique de stricte discipline budgétaire visant à réduire le déficit de la France en 5 ans et ainsi alléger l'énorme poids de sa dette. Inutile de rêver donc : l'heure n'est pas au grands projets pharaoniques. Il est de surcroît, impensable compte tenu de l'important trafic local que la Francilienne soit payante.

Il ressort d'ailleurs du dossier soumis au débat que les tracés d'une seule couleur de bout en bout (comme par exemple le tracé rouge), sont les plus coûteux et dépassent le milliard et demi d'euros.

D'un point de vue strictement financier, la solution se trouve vraisemblablement également dans la combinaison de tronçons et d'axes existants, pour lesquels on doit pouvoir obtenir toujours des montants inférieurs ou proches du milliard d'euros. Ce chiffre semble indiquer d'ailleurs la limite au-delà de laquelle la dépense n'est plus justifiable auprès des contribuables/électeurs, qu'ils soient locaux ou nationaux.

Du point de vue économique enfin, le projet n'a de sens que s'il épouse au plus près les besoins de développement des zones d'activité existantes et futures. A cet égard, il saute aux yeux, que le tronçon C1 du tracé rouge passant par Neuville sur Oise est le seul qui ne répond à aucun des besoins économiques exprimés et qui esquive admirablement les zones d'activités qui souhaitent bénéficier d'un meilleur accès routier. Ainsi, le tronçon C1 :

- n'aide en rien les usines Peugeot existantes à Poissy car il fait arriver l'autoroute par le mauvais coté de la Seine ;

- il maintient dans l'isolement les zones d'activités les plus prometteuses de la communauté d'agglomération ;

- enfin, il hypothèque à tout jamais un projet très porteur d'avenir : celui de la plate-forme multimodale d'Achères qui offre aux marchandises un accès direct au cœur de Paris. Il convient de signaler que les meilleurs experts s'accordent à dire que le basculement vers l'utilisation accrue de moyens de transports électriques, en raison du prix et de la rareté du pétrole, s'opérera entre 2010 et 2020. Autrement dit, au moment de l'inauguration de cette autoroute. Négliger cette possibilité serait une faute en matière d'aménagement du territoire.

Enfin, à Neuville sur Oise, d'un point de vue technique, la construction de l'autoroute relèverait de l'équation impossible. En effet, elle devrait traverser une ligne SNCF de chemin de fer, le RER A, une départementale et enjamber l'Oise sur à peine 1 kilomètre. Cela

nécessiterait des tunnels très profonds et la reconstruction des ponts à des coûts dépassant la raison.

Au total, tout semble indiquer que le tracé rouge, dit « historique », et en particulier son tronçon C1, n'est plus pertinent ; qu'il appartient donc bien à l'histoire et ne correspond plus aux exigences de l'avenir.

(Applaudissements)

Tels sont les paramètres qu'il nous semble important de prendre en compte pour guider le débat mais pour permettre l'émergence d'une solution satisfaisante pour tous certains éléments font encore défaut.

Que manque-t-il pour que le débat public soit productif ?

En premier lieu, il faut bien le dire, le débat public s'est mal engagé.

En effet, le maître d'ouvrage n'est pas parvenu à conserver son objectivité ; il n'a pas pu s'empêcher de marquer plusieurs fois sa préférence pour le tracé rouge dans la page résumé du dossier soumis à débat. Or c'est le tracé qui a été écarté à de nombreuses reprises depuis 40 ans et il n'y a objectivement aujourd'hui aucun fait nouveau qui ferait de lui la solution acceptée de tous. On peut même dire que les facteurs qui ont conduit à son rejet se sont accentués (je pense notamment à l'urbanisation croissante).

Un débat qui s'enlise entre les « pour » et les « contre » le tracé rouge est parfaitement stérile. Il est inutile d'insister. La solution où tous seraient gagnants est donc ailleurs ; c'est maintenant une évidence.

Au vrai, les partisans du tracé rouge n'avancent finalement qu'un seul argument en leur faveur : celui de sa rapidité de réalisation. Mais nous souhaiterions bien savoir sur quoi se fonde cette affirmation. En effet, en la matière, le dossier ne fournit aucune donnée comparative avec les autres tracés. Décider sur la base de ce seul critère reviendrait à dévoyer le débat public.

Ainsi le débat ne parvient pas à dépasser le rejet ou le soutien à des tracés « monocolores ». Aucune réflexion sur la combinaison de tronçons, entre eux et/ou avec des axes existants, ne se fait jour. Cela s'explique en grande partie par le fait que nous ne disposons pas des données pour le faire. Le dossier devrait fournir le coût de chaque tronçon pour chacune des hypothèses envisageables : à ciel ouvert, avec protection phonique ou sous terre. Nous pourrions ainsi envisager des combinaisons, y compris avec des axes existants. Par exemple : combien coûte l'enterrement de la N184 dans Eragny ? Combien coûte la transformation d'une partie de la RD30 en 4 voies ? etc. Nul ne le sait.

De plus, aucun travail rigoureux n'a été conduit sur les avantages économiques de la combinaison de ce projet avec celui de la plate-forme multimodale d'Achères, hormis trois phrases dans un petit encart (page 40), par acquis de conscience.

Ensuite, les simulations de trafic contenues dans le dossier sont réalisées sur la base d'un prix du carburant constant. Ceci est totalement irréaliste et fantaisiste. Tout être responsable sait que la voiture particulière à essence va très rapidement devenir un bien de luxe et que la tendance à long terme est à la diminution du trafic en fonction de la hausse du prix du baril. L'économiste que je suis peut vous dire que vous n'observez à l'heure actuelle que l'amorce

de la hausse. Il en résulte qu'aucune décision ne peut être dignement prise sans disposer de simulations de trafic à 10 et 20 ans avec un prix du litre à 2, 3, 4 voire 5 euros.

Et j'ajoute qu'il faudra accepter ces chiffres avec les sens des responsabilités à long terme même si cela doit conduire à redéfinir les priorités d'investissement en faveur d'autres modes de transports. Le pétrole cher est désormais une réalité incontournable. L'Etat, qui décide de la meilleure utilisation de notre argent, doit prévoir, dès à présent, nos modes de transports des prochaines décennies.

Enfin, et nous comptons ici beaucoup sur votre expérience dans la conduite et la finalisation du débat, Monsieur le Président, il plane sur ce dossier un « non-dit » très choquant, une idée sous jacente insidieuse et détestable, celle jamais ouvertement énoncée qui veut que détruire le cadre de vie de milliers de pavillons à Neuville, Maurecourt, Andrésy ou Chanteloup-les-Vignes est bien moins grave ou inconvenant que perturber de loin le calme des maisons cossues de Maisons-Laffitte ou de Saint-Germain-en-Laye.

(Applaudissements)

Or, nous sommes tous égaux en droit et toute décision fondée sur ce type de considérations non avouées serait indigne et proprement révoltante.

Au total, si l'on souhaite que ce débat se dirige vers une solution, il faut compléter le dossier (en vue de l'éventuelle réunion thématique de « compromis » et si nécessaire prolonger le débat) avec les éléments suivants :

- une étude indépendante sur les délais de réalisation de chaque tronçon ;
- une étude indépendante donnant des simulations de trafic en 2015 et 2025 avec un prix de pétrole à 100, 200 et 300 dollars le baril ;
- un tableau comparatif des coûts de réalisation de chaque tronçon et de transformation de certains axes existants ;
- une saisine du ministre d'État en charge de l'aménagement du territoire pour recueillir son avis sur les synergies entre ce projet et celui de plate-forme multimodale à Achères ;
- une saisine pour avis du Ministre du Budget sur la faisabilité financière de l'ouvrage. Le flou est total dans ce domaine et l'improvisation est la règle au fil des pages du dossier.

Pour conclure, les Neuvilleois espèrent que la décision qui sera prise montrera que les grandes orientations politiques actuelles, heureusement inspirées par le souci de la préservation de l'environnement et la garantie du droit de chacun au respect de sa qualité de vie, ne sont pas de vaines paroles et permettent de concilier le souci de l'humain avec celui du développement économique pour lequel d'autres solutions de bons sens, plus appropriées, moins coûteuses et techniquement plus faciles à réaliser, sont possibles.

C'est pourquoi, ils demandent solennellement aux représentants de l'Etat de prendre en compte, avec le sérieux qu'exige le droit, les intérêts des citoyens concernés et de l'environnement et de dépasser les inerties de ce dossier pour trouver des solutions techniques, économiques et financières plus réalistes et plus propices à nos modes de vie futurs.

Nous sommes à Neuville favorables à l'Etat intelligent, prévoyant, doté d'une vision à long terme et sachant comprendre puis anticiper les évolutions économiques et sociales de notre temps.

En une phrase, nous ne souhaitons pas revoir les projets poussièreux et avortés de feu la « ville nouvelle » mais plutôt soutenir les projets d'avenir de notre « nouvelle vie ».

(Applaudissements)

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

Merci. Je souhaiterais ne pas interrompre la continuité des exposés et, donc, demander à Joël TISSIER, à qui l'on a fait allusion tout à l'heure, de nous apporter quelques éléments, mais brièvement. Après, je donnerai la parole à la salle bien entendu.

M. JOËL TISSIER, ADJOINT AU MAIRE DE MAURECOURT :

Mesdames, Messieurs, bonsoir.

Nous sommes très heureux d'être à Neuville ce soir. Nous sommes de Maurecourt. On s'aperçoit ce soir, au cours de tous ces exposés, qu'il y a vraiment une convergence au niveau des communes rurales. Les débats dans les communes rurales ont quand même tendance à être des débats de qualité ou lieu des débats politiques comme on l'a vu hier au soir hélas, donc, bravo à vous.

Je vais parler très brièvement de la pollution. C'est un engagement que j'ai pris avec M. BERGOUGNOUX.

Sur ce panneau, deux diagrammes, un diagramme que l'on voit en haut avec une échelle assez importante, 1 200 microgrammes par m³ d'air, c'est ainsi que l'on quantifie la pollution, et en dessous un diagramme avec une échelle qui va jusqu'à 700 microgrammes par m³.

Pourquoi deux échelles différentes ?

Tout simplement, l'autoroute A1 à Saint-Denis, c'est un énorme trafic et plus il y a de trafic, plus il y a de pollution. Je tiens à le redire car j'ai entendu beaucoup de choses là-dessus qui étaient tout à fait fausses.

Ensuite, que voit-on ?

Pour une même plage d'horaires, nous nous apercevons que les polluants primaires, les monoxydes d'azote, montent à peu près à 1 000 microgrammes par m³ d'air sur Saint-Denis, donc, c'est très important. En dessous, on voit d'autres polluants, comme le dioxyde d'azote, qui sont en masse aussi importants, qui sont des polluants secondaires puisqu'ils se composent à partir de leur oxydation dans l'air.

En dessous, je descends, je vais à Gennevilliers, je vois que moins j'ai de voitures, moins j'ai de pollution.

Sur ces diagrammes, on remarque ce que l'on appelle les particules fines, les PM10, on va en parler plus longuement, pour 150 microgrammes par m³. Il faut savoir que les objectifs de qualité sont de l'ordre de 30 microgrammes par m³ pour ce type de polluant. Pour les gens

qui respirent ces doses, au niveau de la santé, cela a effet plus que certain, on va le voir après.

Quand vous écoutez Airparif, vous mettez votre radio le matin, on vous donne un indice de qualité de l'air. Si vous habitez à côté d'une autoroute internationale qui plus est, vous l'avez très bien précisé, ces indices de qualité ne sont pas pour vous. Les pollutions locales que vous aurez sont beaucoup plus importantes que les objectifs de qualité de l'air. C'est quelque chose que je voulais spécifier.

L'objectif de qualité de l'air, cela ne veut pas dire que, puisque vous avez un objectif de 40 microgrammes par m³, etc., vous allez respirer la santé. C'est tout à fait faux, mais j'exagère, ce n'est pas bien ce que je dis. Il y a des seuils qui sont encore inférieurs. Par exemple, pour les PM2,5, je crois que les scientifiques les quantifient à 10 microgrammes par m³. Si je fais 70 % de 30 microgrammes par m³ de PM10, cela fait 21 microgrammes et 21 microgrammes de PM10 qui peut être un objectif qualité d'air, c'est nettement supérieur à 10 microgrammes par m³.

Pour les autres polluants, c'est à peu près la même chose. Quand on entend des niveaux d'information ou des niveaux d'alerte, c'est que c'est déjà grave.

Dans le dossier du maître d'ouvrage, on voit apparaître des pollutions moyennées, mais on ne voit pas apparaître du tout les conséquences sur la santé pour des pics de pollution importants.

Il faut savoir que les particules fines qui sont dangereuses n'entrent pas dans le dispositif des déclenchements d'alerte.

Le dioxyde d'azote est un gaz que vous respirez, qui est difficile à éliminer. Sur les voitures, des filtres se monteront petit à petit pour éliminer les particules de diesel mais, pour le dioxyde d'azote, pour l'instant, je n'ai pas vu qu'il y avait deux solutions, on m'expliquera peut-être.

C'est un gaz irritant qui altère la fonction pulmonaire, accroît la réactivité bronchique. Pour les enfants, cela se traduit par l'augmentation de la sensibilité des bronches aux infections microbiennes -un médecin qui était parmi nous, M. VIAL d'Herblay, effectivement, constate cela, il l'a bien précisé au cours de la réunion thématique- et asthmatiques, l'asthme en France est quelque chose de très fort en ce moment. Là, effectivement, cela augmente la fréquence et la gravité des crises d'asthme, donc, ce n'est pas bon d'être à côté d'une voie à grande circulation.

J'ai pris des niveaux de dioxyde d'azote, je ne vais pas les commenter car ce serait trop long, mais on s'aperçoit sur ces niveaux de dioxyde que, quand on habite à côté d'une grande infrastructure routière, les objectifs de qualité sont complètement dépassés. On les double presque.

Par contre, quand on habite dans les villes, aujourd'hui, on est juste à peu près à minima.

L'ozone, on va en parler, mais c'est une pollution moins locale et qui a tendance à s'étendre que ce soit en zone rurale ou en ville. C'est un gaz irritant pour les muqueuses oculaires, respiratoires. Il pénètre facilement dans les voies respiratoires jusqu'aux plus fines. Il altère la fonction pulmonaire et, encore une fois, il exerce des crises chez les asthmatiques. C'est vérifié. J'ai fait une enquête auprès d'un tas de journaux, le quotidien du médecin, toute la

presse internationale qu'elle soit américaine, anglaise, française, etc., toutes les études convergent, c'est très nocif pour la santé d'habiter à côté d'axes à grande circulation.

Là, j'ai pris de l'ozone, j'ai regardé un petit peu comment cela se composait. On s'aperçoit que, plus il y a de soleil, plus il y a d'ozone.

En 2003, si l'on associe la forte chaleur, donc, le fort ensoleillement qu'il y a eu sur les gaz, effectivement, on a eu des niveaux d'ozone très importants. Il y a eu une mortalité importante aussi, qui n'était pas bien sûr liée qu'à cela, il y avait des problèmes d'hydratation et ainsi de suite, mais l'effet d'ozone y a contribué.

Les particules fines.

Pour les enfants, elles génèrent des irritations bronchiques et, pour les asthmatiques, des crises d'asthme. Elles peuvent véhiculer des polluants qui sont potentiellement cancérigènes. On va voir un peu plus avant comment.

On voit un homme, les voies respiratoires, cela part de la bouche, cela descend jusqu'aux poumons. On s'aperçoit que, plus les particules sont fines, plus elles descendent dans le poumon profond et dans les alvéoles pulmonaires. Quand je dis dans les alvéoles pulmonaires, cela va même plus loin que cela puisque l'on trouve de ces particules dans le sang, c'est-à-dire directement dans l'hémoglobine.

Sur la droite, vous voyez un bout de poumon avec des trous, avec des particules qui rentrent dedans. Quand vous regardez un diesel, il émet des fumées noires. Ces particules carbonées qui sortent sont très fractionnées et vous avez un tas d'adjuvants chimiques qui se greffent dessus, des carburants, des sulfates, etc. Cela peut effectivement générer à terme des cancers.

Là, c'est un peu ce que j'ai dit, mais ce que je veux surtout étayer dans mon propos, c'est que ces particules fines atteignent les tissus, les cellules pour arriver au noyau qui renferme le patrimoine génétique. Parfois, elles réussissent même à passer dans le sang, à modifier la circulation sanguine. Dès lors, elles peuvent affecter tout l'organisme, ce qu'explique le professeur Peter GHER de l'institut d'anatomie de Berne.

Je tiens à le préciser, tout ce que je vous raconte, ce n'est pas mon invention, c'est ce que j'ai trouvé auprès de grands chercheurs. Pour tout ce qui est pollution, c'est ce que j'ai relevé auprès de l'agence française de sécurité sanitaire environnementale et auprès des études APHEIS où ils estiment la mortalité due à la pollution en Europe à 348 000 personnes par an. Cela ne veut pas dire qu'elles meurent d'un coup comme dans une guerre, ce n'est pas mon propos, mais cela veut dire que leur vie se raccourcit.

En tout état de cause, les avancées technologiques doivent servir à minimiser la pollution. C'est ce que je veux dire au niveau de cette autoroute. On est déjà dans des situations catastrophiques à Paris et ailleurs et tout ce que l'on doit gagner en gain de non-toxicité sur les carburants, sur les PM10 ou sur les PM2,5 en montant des filtres à gasoil, c'est vraiment pour nous sortir des mauvais pas, mais ce n'est pas surtout pas pour recommencer les mêmes erreurs et remettre des autoroutes en zone urbanisée, sinon cela devient complètement fou.

(Applaudissements)

La dispersion des polluants.

J'ai voulu remettre ce petit dessin que je mets assez souvent. C'est marrant car je l'ai piqué à vos collègues de la DGAC. La DGAC, ils disent que ce sont les autoroutes qui polluent, d'autres disent que ce sont les avions. Là, il y a un petit jeu qui est assez marrant.

Ce que j'ai voulu vraiment mettre en évidence dans ce débat de ce soir, ce sont bien sûr les pollutions locales. Le petit dessin précise de quelle origine elles sont, ce sont les voitures avec les gaz d'échappement, les cheminées d'usines, les bâtiments et les immeubles.

La dispersion de ces polluants, suivant les conditions météorologiques, n'est pas du tout la même. Si vous avez une journée en hiver très froid et que vous avez une inversion de température, cela veut dire que le vent a soufflé sur un sol très froid, l'air s'est refroidi beaucoup plus qu'il ne devait se refroidir à proximité du sol, on arrive à certaine altitude où le gradient de température ne joue plus et on se retrouve avec un couvercle d'air chaud. A ce moment-là, toute la pollution particulaire, toutes les poussières vont rester piégées là-dessous. Là, la pollution particulaire va fortement augmenter. C'est pour cette raison que, tout à l'heure, je vous ai fait remarquer une pollution pour PM10 de l'ordre de 150 microgrammes par m³.

Ensuite, une diapositive que j'aime bien passer, c'est au niveau de l'Hautil, si l'on regarde le versant, effectivement, les vents ne sont pas favorables à une bonne dispersion des polluants. En plus, ce qu'il faut savoir dans le secteur, ce ne sont pas des vents forts comme en Bretagne ou ailleurs, ce sont des vents relativement faibles et, là aussi, nous n'aurons pas une dispersion optimale des polluants.

Voilà un petit peu pour la pollution, j'ai voulu faire court par rapport à mon engagement à Jean BERGOUGNOUX et je le remercie d'ailleurs de me redonner la parole ce soir.

Par contre, quand j'en arrive au dossier de la DREIF, j'ai effectivement beaucoup de questionnements. Ces questionnements sont ceux que j'avais à Conflans. Entre temps, j'ai continué à travailler, j'ai essayé de comprendre des choses et on va voir un petit peu plus loin comment cela va se traduire.

Mes questions sont :

Pourquoi une prospective 2020 en trafic et que, jamais, nous n'avons eu une prospective 2020 en matière d'urbanisme ?

Autant la DREIF fait un travail pour dire qu'à terminaison elle aura tant de voitures dans le secteur, autant nous n'avons pas eu ce travail dans le dossier, c'est-à-dire que toutes les nouvelles constructions qui seront à proximité du tracé ne sont pas intégrées. Cela me choque. On va voir pourquoi, il y a toujours des raisons.

Des prospectives sur les impacts sanitaires basées les états, cela n'atteindra pas les populations 2020 situées dans la bande des 300, 400 m, c'est ce que je viens de dire. Là, il y a un exemple flagrant, c'est Neuville, ce sont les bâtiments que vous avez montrés tout à l'heure.

Des prospectives n'intégrant pas les particules dues aux effets abrasifs, usure des routes, usure des pneus, etc. Quand une voiture roule sur un tapis routier, cela use les pneus. Les routes s'usent, nous, élus, on est bien placé pour le savoir car c'est cher quand on fait des travaux. Les plaquettes de frein et ainsi suite, cela émet un tas de métaux dans l'atmosphère. Je n'ai pas retrouvé ces particules dans le dossier de la DREIF, mais M. DEBARLE donnera des précisions.

Une prospective de diminution des émissions particules d'air de type gaz d'échappement données en réduction grâce au filtre placé sur la ligne d'échappement des véhicules diesel, qui donne pour sûr la convergence vers la norme Euro5 à l'image de ce qui est mesuré physiquement.

Tout cela est un peu compliqué mais, ce qui me choque dans les diverses réunions que nous avons eues, dans les débats, dans les échanges, c'est qu'à mon sens on ne peut pas comparer des mesures physiques. Cela veut dire qu'à un état donné on dit que la pollution décroît jusqu'en 2006 par exemple puisque toute cette période on a su faire des mesures. Ce que je n'accepte pas, c'est que l'on me dise qu'à 2020 elle diminuera autant car là on compare quelque chose de physiquement mesuré avec quelque chose d'hypothétique. Cela n'a absolument rien à voir. Ce type de comparaisons, je ne le trouve pas acceptable.

Une prospective pas encore aboutie puisque les filtres précités font l'objet de questionnements. Effectivement, tous les filtres à particules qui sont montés sur les lignes d'échappement des véhicules, aujourd'hui, il y a des questionnements, et en particulier en Allemagne, j'ai rappelé un spécialiste cet après-midi sur le sujet, où au niveau des particules ultrafines, il reste une problématique. Je ne peux pas en dire plus car je n'en sais pas plus et ce serait malhonnête de vous engager dans ces voies, mais il y a des interrogations et c'est tellement vrai qu'en ce moment une étude est en cours par l'ADEME pour regarder ces aspects de particules fines.

L'étude : l'architecture est contestable puisque son orientation pour moi ne suit pas les recommandations essentielles, c'est ce que vous avez dit pour la RN184. Justifier l'autoroute A104 par la seule surcharge de la RN184, je ne peux pas être d'accord. Cela a été dit très clairement par des personnes dans la salle, il y a une anarchie dans les carrefours. Je ne remets pas en cause les ingénieurs de la DREIF qui calent les feux, je tiens à le dire, mais je remets en cause la structure même de la voie. Quand cette voie a été pensée à l'époque où ils ont fait le boulevard, ils n'imaginaient pas un jour avoir autant de trafic dessus. Effectivement, ce système de carrefour tricolore, on peut penser qu'il n'est plus adapté.

Quand on veut faire une autoroute A104, quand on est gestionnaire des deniers de l'Etat, la première des choses est d'optimiser les axes routiers existants. C'est ce qui se fait en Allemagne.

(Applaudissements)

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

Vous concluez.

M. JOËL TISSIER, ADJOINT AU MAIRE DE MAURECOURT :

Je vais conclure.

La dernière diapositive sera la conclusion. J'ai pris le bulletin officiel de la DREIF, le n°2005.273, relatif à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution dans les études d'impact des infrastructures routières, donc, c'est un document qui existe, que j'ai en ma possession, que je vous invite à lire d'ailleurs, il est intéressant.

Ce document fait référence à divers niveaux d'études pour les infrastructures autoroutières. L'Etat a été très clair avec nous, il n'y a pas d'ambiguïté. Quand je regarde la comparaison que l'on aurait dû faire, les études qui auraient dû être menées pour que l'on ait des

comparaisons objectives en matière de pollution, c'étaient des études de niveau 1 puisqu'il y aura plus de 100 000 voitures sur la route et, en plus, on passe dans des zones bâties, donc, le meilleur niveau d'études que nous aurions eu pour comparer objectivement les tracés en matière sanitaire, c'étaient bien les études de niveau 1. Les études que nous avons dans le document de la DREIF, c'est une étude de niveau 2.

J'irai même plus loin pour rebondir sur ce qu'a dit M. RIBAUT, si l'étude de niveau 1 avait été menée jusqu'au bout, je ne suis pas sûr que l'on parlerait encore aujourd'hui du tracé rouge.

Il n'y avait pas obligation pour l'État de mener ces études de niveau 1 à ce stade de la consultation, mais je crois qu'il fallait en informer les populations. C'était quelque chose d'essentiel. Je crois qu'après 15 ans de combats où nous avons refusé ce tracé par rapport aux nocivités, à la santé, avec Victor BLOT on y est depuis le début, on peut en parler, ces études pour vraiment que tout paraisse sincère, transparent devaient être menées tracé à tracé au niveau 1. J'en ai fini pour ce soir et je vous remercie.

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

Vous aurez l'occasion dans les réunions thématiques de développer davantage votre point de vue.

J'aimerais entendre maintenant M. Pascal CHIVE pour avoir une contribution homogène sur les problèmes de Neuville-sur-Oise. Après, le maître d'ouvrage aura la possibilité de répondre sur un certain nombre de points, pas sur tout car on y est jusqu'à 2 heures du matin.

M. PASCAL CHIVE, CO.P.R.A. NEUVILLE :

Monsieur le Président de la CPDP, Mesdames et Messieurs les membres de la CPDP, Mesdames et Messieurs de la Direction de l'Équipement, Monsieur le Maire de Neuville, Mesdames et Messieurs les Elus, Maires et Conseillers, Mesdames et Messieurs Coprasiennes et Coprasiens.

Je prends la parole ce soir au nom des membres du comité CO.P.R.A. de Neuville pour vous exprimer le refus catégorique du tracé historique dit « par la boucle de Chanteloup » qui chemine sur un linéaire d'environ 1,8 km sur les hauts du territoire neuvillois.

Faudrait-il une dernière fois rappeler que ce projet scélérat a déjà été annulé par 3 Premiers ministres ; où est traduite la continuité de l'État dans la copie que vous nous présentez et qui ressemble étrangement à celle d'il y a 40 ans.

Nouvel habitant de Neuville-sur-Oise depuis 2003, j'ai choisi cette commune pour son côté rural, sa qualité de vie et sa tranquillité, qualificatifs qui reviennent régulièrement dans la presse et qui font de ce lieu un espace de convivialité exceptionnelle.

A titre anecdotique, dans la phase d'acquisition de ma propriété qui se trouve à moins de 500 m du tracé, j'ai cherché à savoir, à l'époque, auprès des services de la DDE, ce qu'il en était de ce fameux tracé d'autoroute figurant sur le plan de Neuville. Des techniciens des services de l'Équipement m'ont répondu « *Écoutez monsieur, ne vous inquiétez pas, ce tracé est vieux de 40 ans et vous ne serez plus de ce monde quand il verra le jour !* »

Eh bien aujourd'hui je réponds que l'histoire nous montre le contraire puisque le tracé rouge est celui dont il est question ce soir à Neuville. Et j'ajoute « les gens de la DDE à cette époque ne travaillaient-ils déjà pas sur ce projet ? – permettez moi d'en douter !

Mais revenons en à aujourd'hui, et vous l'avez compris, le comité CO.P.R.A. de Neuville est l'un des derniers à avoir rallié le collectif CO.P.R.A. en 2005, et c'est probablement pour cela que notre commune ne fait l'objet que de si peu de traitement et de considération dans le dossier du maître d'ouvrage. J'en profite au passage pour remercier solennellement tous ceux qui ont pris de leur temps personnel et familial pour mener à mes côtés le combat contre l'A104 depuis une année et demie.

Je propose de vous livrer la position du CO.P.R.A. neuvillois en 4 parties : Quid de la pertinence du projet -de la qualité du dossier du Maître d'Ouvrage - du point de la situation sur Neuville et enfin une conclusion en forme de citations et de propositions

et je demande au président Bergougnot de bien vouloir l'enregistrer en tant que CONTRIBUTION au débat public.

Que dire de la pertinence du projet ?

Le débat public fait étape ce soir à Neuville et la première question qui nous est posée dans le cadre de la démocratie de proximité est celle de la pertinence, ou encore de l'opportunité du prolongement de la Francilienne par l'Ouest Parisien.

1 – Depuis 40 ans, et il suffit de reprendre l'histoire du projet, il a toujours été question du BOUCLAGE par l'Ouest de la 3^{ème} rocade de l'Île-de-France. On aurait pu s'attendre à ce que le dossier qui nous est soumis nous livre une réflexion de fond sur un véritable bouclage de la Francilienne, un bouclage autoporteur, un bouclage en site propre permettant de progresser et de rallier sans aucun détour la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines voire au-delà en direction de l'A10. Il n'en est rien.

En fait de bouclage, il ne s'agit que d'un prolongement, un prolongement supplémentaire comme il en existe déjà de nombreux dans l'Est et un prolongement qui aboutit à hauteur de Poissy-Orgeval sur l'A13 sans aucune perspective au-delà ; la plaine de Versailles étant depuis peu en site naturel classé. Alors, est-il bien raisonnable d'envisager une telle configuration, configuration qui ne présente pas la meilleure façon de réguler les flux automobiles actuels puisqu'elle fait appel à de nombreux échangeurs, raccordements, contournements, progressions en radiales, progressions en rocades et vice versa.

La lecture du dossier du Maître d'Ouvrage nous amène à maintes reprises à penser que le vrai objectif de la Francilienne est celui visé par des enjeux économiques locaux ; ceux de Peugeot Poissy et ceux de la ville nouvelle de Cergy.

Alors je réponds : « Est-il vraiment besoin de s'engager dans de telles études pour créer une nouvelle infrastructure quand il ne s'agirait que de traiter l'existant ? », c'est-à-dire la RN184 en associant à sa fonction d'artère routière locale une combinaison avec le ferroutage et le transport par voie fluviale -beaucoup d'intervenants en sont déjà venus à cette évidence- et pour les personnes un développement substantiel des transports en commun en offre et en diversité. Mais là encore, sur ce point, aucune réflexion approfondie n'apparaît clairement dans le dossier de la DREIF et dans ses chapitres relatifs aux alternatives au « tout autoroutier ».

Il est donc parfaitement légitime de se poser la question de la pertinence de la création d'une nouvelle infrastructure autoroutière pour véhiculer biens et personnes :

1) quand on sait que de nouvelles routes drainent de nouveaux flux automobiles et que ces flux apportent leur lot de pollution. Le PDU (Plan de Déplacement Urbain en Île-de-France) préconisait en décembre 2000 une diminution du trafic automobile de 3 % en 5 ans ; le constat est que ce trafic est en augmentation constante depuis 2000.

2) quand on sait que le coût de ces dites infrastructures sont parmi les plus élevés au kilomètre réalisé ! Jean-Paul HUCHON a récemment fait savoir que la région n'avait aucun centime d'euro à verser pour ce projet. Alors pourquoi un tel entêtement ? Pourquoi vouloir consacrer le peu de crédit dont l'Etat dispose dans un projet aussi coûteux et nuisible, au détriment d'autres projets beaucoup plus avantageux pour la collectivité.

Il est également parfaitement légitime de se poser la question du point de chute des tronçons qui nous sont proposés, qui se situent sur l'échangeur d'Orgeval, échangeur actuellement archi-saturé à certaines heures de la journée, et sur lequel il s'agit de faire supporter un surplus de trafic. Le document de synthèse de la DREIF l'atteste page 10 : « *Le prolongement de la Francilienne augmente le niveau de saturation sur l'A13* ». Le seul argument avancé par le Directeur Régional de l'Équipement est de dire qu'avec l'A104, l'A13 et l'A14 à Orgeval supporteraient des trafics équivalents à ceux de l'A1 et l'A3 au Nord, ces trafics étant aujourd'hui démentiels et totalement insupportables pour les riverains de ces infrastructures.

2 - On nous avoue également que l'A104 permettrait le transit du Nord vers le Sud de l'Île-de-France de quelques milliers de poids lourds par jour. On peut alors ici encore se demander s'il est bien raisonnable de faire supporter à l'Île-de-France, ce trafic de transit en « intra muros » puisque cette région ne cesse de s'urbaniser par cercles concentriques autour de la capitale.

3 – Sur le plan des emplois, tout le monde s'accorde à dire désormais qu'une autoroute ne crée pas massivement d'emplois ; elle favorise simplement des déplacements plus rapides, et mieux sécurisés. Ceci a été dit à Maurecourt par Monsieur DEBARLE.

4 - Il est assez facile, par un rapide coup d'œil, d'observer que 4 tracés sur 5, je veux parler de ceux circonscrits par le fuseau Sud-Est, sont dans des zones fortement urbanisées, déjà fortement urbanisées aujourd'hui mais probablement encore plus demain et à l'échéance de 2020.

Peut-on décemment hypothéquer le sort de dizaines de milliers de riverains, et leurs générations futures, au prétexte, d'ailleurs non avéré, que ces tracés répondent à une logique économique dans la région ? Une logique économique d'ailleurs mise à mal par le constat quotidien ; des entreprises dont les effectifs sont en baisse constante -c'est le cas de Peugeot Poissy si l'on remonte suffisamment dans le temps- par le jeu des délocalisations ou relocalisations, ou tout simplement par les fermetures pures et dures de sites, cas de la gare de triage d'Achères. J'avoue qu'après avoir participé maintenant à quelques 10 réunions de proximité, j'ai toujours du mal à percevoir cette logique économique dont certains font l'article à longueur de soirées depuis le début du débat.

5 – Je veux croire que l'équation que vous tentez de résoudre n'est pas l'équation impossible, celle de tous les maux. La communauté scientifique, toutes professions confondues, n'a de cesse de répéter que la pollution automobile nuit gravement à la santé humaine. Joël TISSIER vient d'en faire la brillante démonstration. Elle est sans appel.

Des études européennes estiment à 6000 le nombre annuel des décès en France dus à la pollution atmosphérique ; un chiffre qu'il faut comparer aux 5000 victimes par accidents de la route !

L'actualité nous envoie chaque jour des messages. Récemment dans un communiqué de presse la sécurité sociale déclarait éprouver des difficultés croissantes pour la prise en charge des patients atteints de cancers et de troubles physiologiques majeurs ; les effets sur la santé humaine des infrastructures autoroutières n'étant plus à démontrer, pourrions nous par nos décisions irresponsables rendre plus lourd le fardeau d'une institution exemplaire enviée de tout le monde.

Ceci m'amène à dire aux représentants de l'Etat que la conduite d'un projet comme celui de l'A104 devrait en premier lieu faire appel aux règles de bon sens,

- en plaçant au cœur du traitement du dossier la question centrale de la santé et de la salubrité publique,

- en adoptant par exemple une vision prospective vous conduisant à réfléchir à ce que pourraient être les issues des trois grandes crises annoncées, à savoir les crises énergétique, climatique et sociétale.

C'est pour ces différentes raisons qu'il y a bien lieu d'acter une nouvelle fois ce soir à Neuville que le prolongement de la Francilienne par les tracés du fuseau Sud-Est (c'est-à-dire les tracés bleu, vert, noir mais aussi le tracé rouge dit historique passant par Neuville) n'est pas pertinent.

La Qualité technique du dossier du MO

Le 1^{er} février 2006, la CNDP a considéré que le dossier du Maître d'Ouvrage était suffisamment complet pour être soumis au débat public. La lecture du dossier ne m'amène pas à délivrer les mêmes appréciations ; si vous le voulez bien, prenons quelques exemples, parfois lourds de conséquences :

1 – Par exemple, pour le tracé Violet par le Nord de la ville nouvelle, on peut noter que son linéaire varie d'une page à l'autre. En page 11, ce tracé d'une longueur totale de 56 km relie effectivement Méry-sur-Oise à Orgeval en utilisant l'A13. Plus loin page 13 le tracé violet prend fin à hauteur d'Elisabethville, où il rejoint l'A13 et son linéaire devient 41,5 km page 58, pour se réduire à 35 km en page 80, soit une différence d'environ 7 km ; vous pourrez noter Mesdames et Messieurs qu'à environ 100 Millions d'Euros le km, l'erreur sur le linéaire n'est pas modique et pourrait même devenir complètement rédhibitoire quant au choix de cette option – j'y reviendrai plus tard

2 – on constate plus loin dans le dossier page 27 que les commentaires pour expliquer les ambiances sonores de logements situés en zone modérée d'une part et de logements situés en zones modérées uniquement la nuit d'autre part contiennent rigoureusement les mêmes chiffres. Le lecteur pourrait naïvement facilement en arriver à déduire que vivre dans une ambiance sonore à 65 dB produit les mêmes effets anxiogènes qu'une ambiance sonore à 60 dB. De 60 à 65 dB, je rappelle que la puissance sonore est triplée.

3 – Sur le plan des polluants atmosphériques, en juin 2005 et en décembre 2005, 150 tubes passifs ont été disposés sur la zone d'étude pour caractériser l'état initial de la qualité de l'air. Etude réalisée par le laboratoire central des ponts et chaussées de Picardie, en annexe 4.

Plus loin dans les annexes, la société SCETAUROUTE en charge des études de modélisation de la qualité de l'air à l'horizon 2020 indique en page 30 :

« La campagne de mesures du dioxyde d'azote et du benzène par tubes passifs réalisée pour l'état initial aurait pu servir au calage du modèle. Cependant, les conditions météorologiques moyennes rencontrées pendant la période de mesures ne sont pas représentatives des conditions moyennes du site, ce qui conduit à des différences notables entre les résultats de la modélisation et les mesures » - Fin de citation

Par conséquent le modèle de calcul sera calé sur seulement 4 points de mesures et non sur 150 comme on aurait pu s'y attendre. 4 points de mesures d'Airparif sur les stations de CERGY, Aubervilliers et Gonesse qui sont situés à 8,5 m d'altitude pour la station de Cergy, 4 m pour celle d'Aubervilliers et 4.1 m pour celle de Gonesse alors que les mesures par tubes passifs, si elles avaient été étendues sur une plus grande période calendaire auraient pu permettre de donner le véritable état des lieux à 2,5 m du sol, c'est-à-dire à hauteur d'homme.

N'est-ce pas un peu réducteur que de procéder ainsi sachant que l'incertitude entre les mesures Airparif et les mesures par tubes passifs peut atteindre 26 % (page 39 de l'étude du laboratoire de Picardie).

Ainsi, je pose la question de la recevabilité des mesures qui nous sont présentées !

4 – Enfin, j'ose espérer que le dossier final qui sera présenté au Ministre aura fait l'objet de reprises pour corriger les erreurs dans les unités des objectifs de qualité des polluants page 26, et dans la lisibilité du tableau exposant les risques technologiques p. 75.

C'est sur ces constats que je vous fais part Monsieur DEBARLE de mon étonnement sur la qualité et la rigueur rédactionnelle du dossier, un dossier dont chacun sait qu'il constitue le premier élément d'un processus visant à engager les deniers publics à hauteur de la somme vertigineuse de 1 à 2 milliards d'euros.

Le point de la situation sur Neuville

A l'automne 2004, la commune de Neuville a révisé son Plan Local d'Urbanisme, et c'est précisément à cette époque qu'a été découverte l'existence de réserves administratives foncières pour le passage du tracé rouge.

Comme présenté dans le dossier du Maître d'Ouvrage, l'A104 cheminerait au niveau de la Zone d'Aménagement Concertée de Neuville-Université, puis longerait le boulevard Condorcet pour croiser la RD203 et enfin franchir le Pont de l'Oise au lieu-dit « le Grand Enclos » en direction de Maurecourt.

1 - le passage en aérien de l'A104 sur les hauts de Neuville, au niveau de la ZAC de Neuville-Université, n'est approprié ni visuellement, ni techniquement. Il suffit d'observer que le réseau des artères de communication routière et ferroviaire à cet endroit est déjà particulièrement dense, créant un espace très fortement morcelé et enchevêtré - RN184, boulevard Condorcet, voie SNCF Saint-Lazare, voie RER A. En outre, ces voies de circulation sont sur 3 niveaux d'altitude : pont sur la voie SNCF, voies au niveau du sol, voie RER A encaissée.

Ce passage en aérien de l'A 104 sur les hauts de Neuville ferait fi de la santé des populations en ajoutant à l'existant polluants -pour l'ensemble des Neuvilleois- et bruits pour les riverains, à savoir :

. le pôle universitaire et scientifique de l'université de Cergy – 2500 étudiants et chercheurs, à 300 m du tracé.

. la gare RER A – qui jouxte le tracé, 3500 usagers par jour. Un chiffre qu'il faudra prochainement revoir à la hausse avec l'augmentation de la capacité d'accueil du parking.

. un quartier résidentiel d'une cinquantaine de pavillons, à moins de 500 m du tracé – rue de l'ambassadeur, rue d'Éragny, chemin de la carrières à pépin et chemin de la princesse

2 - Le Plan Local d'Urbanisme de Neuville nous signale également aux abords du carrefour entre le Bd Condorcet et la RD 203 l'existence – je cite –

« de masses boisées remarquables faisant la richesse du patrimoine forestier neuvilleois... et qui participent de la constitution d'une "porte végétale" en entrée d'agglomération ... accompagnant au premier plan la vue sur les massifs boisés de l'Hautil."

Eh bien, Mesdames et messieurs, j'oserais dire : Profitez-en bien, rapidement et pleinement car bientôt notre commune pourrait être amputée de ces bosquets pour implanter l'échangeur avec la RD 203. Un échangeur qui jouera le rôle de diffuseur, en répandant au cœur du village non seulement un surplus de trafic mais également un trafic d'un type nouveau, sur un voirie locale non adaptée dans sa largeur, ni dans sa forme (3 virages prononcés rue Joseph Cornudet et rue d'Éragny), ni dans sa résistance structurale probablement.

3 - Et enfin, il faut insister sur le passage du tracé sur le pont de l'Oise car de toute évidence, ce lieu a vocation à devenir le point noir des émissions polluantes pour l'ensemble du village pour les raisons suivantes :

. ce pont est en altitude bien sûr ;

. par rapport aux vents dominants, il se trouve en amont du village - la carte des vents enregistrés sur 10 ans (1996 à 2005) en annexe 4 du dossier donne un vent dominant majoritaire au Sud – Sud Ouest, c'est-à-dire un vent qui soufflent d'Andrésy vers Osny, un vent qui est parfaitement dans l'alignement du tracé rouge et qui nappe totalement Neuville sur son axe, le long de l'Oise ;

. l'espace qui va du pont au centre de Neuville est libre et tout à fait favorable à la propagation du son, les seules mesures de protections des riverains ne concernant que 500 m d'écrans anti-bruit, NI PLUS, NI MOINS – et ce sont les seules dispositions qu' a prises la DDE pour traiter le cas « NEUVILLE ».

Alors, dans notre malheur, ne perdons pas espoir ; venons-en aux projets, car notre commune a encore des projets et des projets significatifs :

Vous avez tous récemment lu que le schéma directeur de valorisation des berges de l'Oise établi par la communauté d'agglomération prévoit le réaménagement de l'ancienne pépinière Guillot-Bourne situé au droit du pont sur l'Oise, en espace récréatif (avec des salons de verdure) et sportif (avec parcours santé).

J'en veux pour preuve. On lit sur le site de l'agglomération « A Neuville, l'aménagement paysager des bords de l'Oise a commencé. Le site de l'ancienne pépinière est rendu aux promeneurs et aux agriculteurs. »

Comble de l'indécence ou comble de la négligence, que je mets à l'adresse des certains élus de la région, qui ne voient aucun problème particulier à faire co-exister un lieu de promenade et de détente en contrebas d'un tablier autoroutier !

Au titre des projets communaux figure également la réalisation d'une résidence d'étudiants et de jeunes travailleurs - 400 logements au total. Je rappelle que l'esprit qui a présidé à la décision de création de ces logements est de favoriser l'insertion dans le monde du travail de jeunes ayant des projets professionnels. En quelque sorte, on pourrait dire que c'est une sorte de première chance, c'est une structure qui doit aider à prendre un premier envol. Je vous laisse encore le soin d'imaginer l'accueil sur le plan sanitaire qu'on va réserver à ces jeunes, qui s'épanouiront à moins de 200 m du tracé.

Enfin, Neuville vient d'accueillir une maison de retraite dans le parc du château ayant la capacité d'offrir des soins particuliers à des patients souffrant de la maladie d'Alzheimer. Le dossier de présentation de l'établissement en vue de l'obtention de son permis de construire indique :

"... La maison de retraite s'y est installée pour bénéficier d'un environnement exceptionnel ... la situation exceptionnelle du château, au centre du village, face à la mairie et à son école, est idéale pour préserver l'intégration sociale des futurs résidents."

Seulement voilà, la maison de retraite en question n'est qu'à 650 m du tracé, et il faudra suivre l'évolution physique et morale des patients que je viens de citer dont l'environnement s'enrichira en benzène, en monoxyde de carbone, en dioxyde d'azote et en particules fines.

Vous en viendrez bien évidemment à déduire l'incohérence totale dans les prises de décisions de certains élus de la région puisque en pareil cas, ceux qui valident de tels projets sont également ceux qui réclament à corps et à cris l'autoroute.

Il ne faut pas non plus oublier à l'inventaire les quelques centaines de pavillons, fruits du travail des habitants au fil des ans, dans une bande de 600 m par rapport au tracé :

- les quartiers des Coteaux, de la Garenne, des Paillots et des Hautes Grouettes
- les rues de Conflans, de Fin d'Oise, d'Éragny et Cornudet
- et enfin nos chers 172 enfants de 3 à 12 ans à l'école maternelle et primaire

Donner lecture de Deux Citations

1 - Claude LEROY, Directeur de Recherche honoraire du laboratoire d'éco-éthologie humaine de l'Institut Marcel Rivière,

déclarait il y a peu de temps dans le cadre du débat public sur le prolongement de l'Autoroute A 12 entre Trappes et les Essarts-le-Roi, débat pas très loin de chez nous et aussi sous le pilotage de Monsieur le Préfet, Directeur Régional de l'Équipement ROL-TANGUY.

Je cite :

« Scènes de la vie champêtre ; à l'ombre des échangeurs, au son d'une symphonie pour moteurs et d'un requiem pour poissons et oiseaux défunts ; dans une atmosphère pestilentielle, les pêcheurs pêchent des godasses dans l'eau boueuse et mazoutée...et il ajoute, « Conçu comme un jeu vidéo type Sim City, on dessine un projet d'autoroute destiné à absorber un futur trafic sans tenir compte, ni de l'écosystème humain, ni de la vie dans les communes traversées. Ces projections se sont toujours avérées fausses. Les projets actuels radotent sur un mode archaïque, négligent la future pénurie du pétrole et son coût, le développement des communications, les relocalisations et modes alternatifs que pourraient être le ferroutage et le fluvial.

Les caisses sont vides, alors pourquoi dépenser tant de deniers publics pour des projets aussi nuisibles à notre santé physique et mentale, sans autre retombée économique que l'intérêt particulier des promoteurs pour une urbanisation sauvage satellite où ils se gardent bien de vivre ? »

2 - Pierre MERLIN, Président d'Île-de-France Environnement – Professeur d'aménagement et d'urbanisme à la Sorbonne,

déclare quant à lui sur le même projet du prolongement de l'A 12 :

« Il est temps de cesser de construire des autoroutes urbaines qui ne font qu'amener un trafic routier supplémentaire, consommer du pétrole, émettre du bruit, des pollutions, des gaz à effets de serre » et on pourrait ajouter « engendrer des accidents, augmenter le mal-être des populations riveraines, étancher les surfaces et scinder les territoires.

« Les échangeurs d'une autoroute transforment les zones voisines ; ils agissent comme diffuseurs de la circulation sur le réseau de voies banales et favorisent l'urbanisation et la densification des quartiers » - Fin de citation

Alors soyez sûr qu'en 2020, on ne dira plus en parlant de Neuville, comme on peut lire dans le PLU « *ce petit village au caractère rural, niché au cœur du méandre de l'Oise* mais plutôt :

CE GROS BOURG URBANISE, ETRIQUE PAR LES BORDS DE L'OISE, BRIDE, SALI ET OPPRESSE PAR LA FRANCILIENNE !

Pour conclure,

Comme vous, je dis "oui" au développement économique de la région et à son rayonnement culturel au delà des limites de l'Île-de-France, mais je dis aussi pas à n'importe quel prix et j'ajoute que la finalité des entreprises que nous devons mener tous ensemble est bien de servir l'homme, pour lui assurer un avenir pérenne et une santé durable.

Il ressort régulièrement des débats que les tracés autoroutiers en zone urbaine ne sont désormais plus acceptables ; il ne s'agit pas de caprices locaux mais bien d'une demande générale résultant d'une prise de conscience collective des populations.

A Neuville, nous disons NON à l'A104 parce que la déchirure autoroutière d'espaces urbains et humains n'est pas acceptable, pas plus à Neuville que dans d'autres communes de la région, ni aujourd'hui, ni en 2020.

On lit régulièrement dans la presse que certains penseurs contemporains s'accordent à dire que les tensions et conflits à venir se feront probablement sur fond de problèmes d'accès aux ressources, de gestion de ces ressources, de protection des environnements pour

reléguer en arrière plan le intérêts économiques et capitalistiques de quelques uns, avides d'assouvir des besoins immédiats, probablement sans lendemain pour les générations futures, et assurément sans respect ni scrupule pour les générations d'aujourd'hui. Je pense qu'un des challenges actuels pourrait être d'ores et déjà de prendre la vraie mesure des enjeux et des défis qu'il nous faudra tous relever, de toute façon, à court ou à moyen terme.

On reproche souvent au CO.P.R.A. de n'être qu'un comité de critiques animés par quelques retraités en mal de sensations fortes qui ne proposent rien du tout. Voici les propositions du comité Neuvilleois, qui lui, est bien jeune

- abandonner les tracés rouge, bleu, vert et noir du fuseau Sud-Est qui n'apportent aucune réponse aux problèmes locaux,
- à problèmes locaux, solutions locales, requalifier la RN184 en artère urbaine, en supprimant les feux pour la fluidifier et en dénivellant les carrefours pour faciliter les tourner-à-gauche
- il en va de même pour la RN13
- reprendre l'étude du tracé violet par le nord de la ville nouvelle en limitant sa progression à hauteur de Gargenville et en étudiant son raccordement avec la future voie nouvelle sur le plateau de la Mauldre, pour enfin aboutir à une véritable 3^{ème} rocade.

Je rappelle que ce tracé violet a une qualité essentielle, une qualité qu'on pourrait encore améliorer par des études plus poussées, c'est que sur la santé des populations touchées, le dossier du Maître d'Ouvrage conclut qu'il est le plus performant, puisque écarté des populations. Je lis dans l'étude SCETAURROUTE que par rapport à l'état de référence en 2020, c'est-à-dire si l'on ne fait rien d'ici à 2020, la monétarisation du tracé violet – c'est-à-dire le coût collectif de l'impact sanitaire des pollutions et des nuisances ainsi que des avantages et inconvénients induits pour la collectivité – est de – 58 %, celles des autres tracés est l'ordre de 12 à 14 %.

- Parce que le tracé historique passant par Neuville est celui qui présente la plus grande dangerosité pour la santé humaine,
- Parce qu'il n'est pas pertinent vis-à-vis de la politique globale d'aménagement du territoire en Ile de France,
- Parce qu'il n'a aucune existence légale,
- Parce qu'il est celui qui traîne l'histoire la plus chargée -comme on traîne un boulet- par les discussions, les manifestations, les rebondissements et la sueur versée depuis 40 ans par ses opposants,

Ce tracé « Has been » est bien celui qu'il fallait marquer du sceau ROUGE, Mesdames et Messieurs de la DREIF, vous l'avez fait et vous avez eu raison.

Enfin, et j'en ai fini, j'ai bon espoir que la commission que vous présidez Monsieur Bergougnoux livrera ses conclusions dans l'esprit des propos que je viens de tenir et avec toute la fidélité qui s'impose.

Un bon article finit toujours par quelques mots-clefs ; en voici quelques uns :

Santé humaine, respect de l'environnement, développement durable, pérennisation des ressources, vision globale

Le CO.P.R.A. existe maintenant à Neuville ; c'est 5 administrateurs et une cinquantaine de famille ; Merci Victor, Jean-Pierre et les autres.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

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

Merci, Monsieur Pascal CHIVE.

Je n'ai aucun regret d'avoir laissé les contributions de Neuville-sur-Oise se développer dans toute leur ampleur. C'était indispensable car, comme je l'ai rappelé, nous sommes surtout là pour vous écouter.

Je répondrai simplement à Fabrice DEMARIGNY sur le sens du débat public et la tournure qu'il va prendre maintenant.

Vous avez raison de dire que ce débat était a priori très mal embarqué. Il n'était pas très mal embarqué car le dossier du maître d'ouvrage comportait un certain nombre d'inexactitudes, il était très mal embarqué car il y avait à l'égard de l'opportunité de faire et plus encore des solutions à apporter des positions initiales préconçues irréductibles. Il faut bien dire que ceci s'est vu de la façon la plus claire à Pontoise. Ces réunions de proximité que nous avons engagées ont un double but.

La première chose, M. Wilfrid DELEPLACE nous a bien divertis avec la myopie ou l'aveuglement du maître d'ouvrage. Il ne faut pas exagérer quand même, mais c'est vrai qu'il n'est pas omniscient. Donc, il était tout à fait essentiel d'aller sur le terrain à la rencontre des gens qui vivent au quotidien à la fois les problèmes et les risques potentiels de telle ou telle solution. C'est un premier objectif des réunions de proximité.

Deuxième objectif, c'est quand même de commencer à créer des conditions d'écoute et de propagation d'une certaine problématique, en particulier la question que vous avez évoquée, Monsieur DEMARIGNY, du temps nécessaire à la réalisation des différentes solutions.

Il a fallu peut-être quatre ou cinq réunions de proximité pour aller jusqu'au bout de cette question mais, maintenant, elle est clairement actée. Le maître d'ouvrage a répété plusieurs fois, et cela a été confirmé, qu'aucune des solutions envisagées ne se détachait des autres du point de vue de la rapidité de réalisation, sauf peut-être le tracé noir car il fallait intervenir sur une infrastructure existante sans arrêter son fonctionnement, ce qui pouvait présenter des délais plus longs. Pour le reste, ce n'était pas un critère discriminant.

Sur la suite que vous voulez donner, je crois qu'aujourd'hui les conditions sont requises et, comme je le disais un peu trivialement, que l'on arrête de se jeter des tracés entiers à la figure. Nous avons maintenant à faire preuve d'esprit critique et d'imagination.

Là où je vous rejoindrais, je crois que les modèles du maître d'ouvrage sont par nature des modèles de projection qui ne ressortiront que les hypothèses de base que l'on met dedans. C'est bien plus sur la qualité des hypothèses de base que sur le détail des modèles que se posent les questions.

Vous avez évoqué tout à l'heure l'évolution du prix des produits pétroliers avec leurs conséquences sur le prix de l'essence, l'élasticité si j'ose dire des besoins de transport par voie routière à cette variable prix. Ce sont vraiment des questions sur lesquelles, dans les réunions thématiques, il faut aller au fond des choses. C'est ce que nous allons essayer de faire. Sur ces questions, nous consulterons des experts indépendants du maître d'ouvrage. C'est absolument nécessaire.

Par contre, je vous le dis très sincèrement, je ne crois pas qu'un expert indépendant, reprenant de fond en comble les études de trafic, fera beaucoup progresser la question, la vraie question étant les hypothèses qu'il retiendra. C'est là-dessus que nous aurons à travailler.

Joël TISSIER, dont j'apprécie beaucoup les exposés surtout lorsqu'ils sont très condensés, nous a dit qu'il avait des problèmes, c'est-à-dire qu'il croyait bien ce que l'on mesure mais que, s'il s'agissait de faire de la prospective, il avait des doutes sérieux. Malheureusement, nous travaillons avec l'avenir, c'est une réalité de tous les jours. Même si l'on a des doutes, il faut essayer d'avancer et de comprendre. L'avenir n'est pas mesurable par définition. Il faut s'efforcer non pas de le prévoir, ce qui serait ridicule, mais de l'encadrer dans des scénarios vraisemblables et c'est ce que nous allons essayer de faire.

Je ne pense pas que l'on va pouvoir demander au maître d'ouvrage de répondre à toutes les questions, mais un ou deux particuliers qui lui tiennent à coeur. Après, nous donnerons la parole à M. LAINE qui l'a demandée depuis très longtemps.

Alors quelques points qui vous tiennent à coeur, mais pas tout.

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

Je vais essayer de faire le plus court possible.

La première chose dans ce qui me tient à coeur, c'est la qualité du dossier. Je suis désolé, ce que vous avez relevé comme des erreurs ne sont pas des erreurs, le dossier est exact.

Quand on parle du tracé violet, le tracé violet fait 56 km, dont 35 km de voies nouvelles, le reste, c'est l'autoroute A13. De temps en temps, quand on parle de la totalité du tracé violet, on dit qu'il fait 56 km. Quand on parle du tracé en voies nouvelles et quand on fait le coût de ces voies nouvelles, on parle de 35 km. Ce n'est pas une erreur, on ne parle pas de la même chose.

Concernant les tubes mis en place sur la pollution, c'est exact que, dans l'étude de cette route, nous disons que les tubes que nous avons placés, et notamment les quatre tubes qui ont été placés à proximité des deux seules stations Airparif qui sont sur la zone d'étude nous permettent de caler le projet. Nous avons dit que ces tubes avaient enregistré une pollution de 26 % supérieure à ce que mesure Airparif, donc, a priori, on était défavorable par rapport à Airparif.

Que dit la suite dans les deux lignes qui suivent. Il est dit, et Joël TISSIER l'a souligné en partie tout à l'heure, que nous avons fait des mesures à 2,5 m, les tubes d'Airparif sont plus hauts, la plupart du temps à 8,5 m de haut, donc, la pollution à 2,5 m est effectivement plus forte qu'à 8,5 m. Ce n'est pas une erreur, c'est la réalité des mesures. On ne place pas les tubes aux mêmes niveaux car Airparif les met beaucoup plus haut pour s'assurer que les tubes ne disparaissent jamais, ce qui supprimerait la continuité de leurs mesures.

Sur la qualité du dossier, il a été fait dans le temps qui nous a été donné, il a été vérifié. Je ne dis pas que l'on ne trouve pas d'erreurs mais, au moins sur ce que vous avez cité, cela correspond bien à ce que l'on affirmait.

Traiter l'existant, nous considérons que, dans le dossier, nous faisons une proposition de traiter l'existant, c'est le tracé noir. Quand on a fait le dénivelé de tous les carrefours dans Eragny, quand on a repris l'échangeur RN184/A15, tout cela c'est dans la reprise de l'existant. Egalement, quand on reprend l'existant, il faut traiter toute l'arrivée dans Saint-Germain.

Avoir une reprise de l'existant qui garde quand même une cohérence d'itinéraire car, quand vous avez ce style d'itinéraire avec des caractéristiques où l'automobiliste va relativement vite, vous êtes obligés de faire des travaux tout le long pour ne pas passer dans des situations où l'on peut avoir des accidents à cause de changements forts de caractéristiques de l'infrastructure.

Les chiffrages et les variantes.

Nous avons commencé à faire un certain nombre de chiffrages et de variantes. Même si cela n'a pas été posé ce soir, cela avait été posé dans deux réunions précédentes, de mémoire, dans celles que nous avons eues avec le Comitix. Le tracé rouge reprend le tracé tel qu'il s'est arrêté à la fin du débat en 1997. Le ministre a souhaité que le débat reparte, donc, nous n'avons pas proposé d'amélioration par rapport à ce tracé rouge.

Si le tronçon C1 était réalisé, il faut savoir que l'enfouissement au niveau de Neuville, c'est-à-dire le passage en dessous de la voie du RER au niveau de la gare est faisable techniquement et le coût a été estimé à un petit peu plus de 100 millions d'euros. C'est une variante dont on a déjà le chiffre et la faisabilité technique.

Concernant la pollution, la décision et le droit constitutionnel, il est clair que, quand on réalise une route, non seulement cela doit respecter le code de la voirie routière, mais cela doit respecter de la législation française, donc, cela doit respecter bien sûr la Charte de l'Environnement.

Ce soir, je suis quand même un petit peu étonné car je pensais que l'on parlerait un peu de l'étude d'impact qui a été faite. Cette étude d'impact dont la lecture forcément rapide que j'ai pu en faire, en gros, je pense que l'on partage 80 % des conclusions de cette étude d'impact.

Je ne vais pas vous vendre une autoroute qui ne pollue pas. Je dis simplement que, quand on lit les résultats qui sont dans cette étude pollution, notamment les pages 19 à 23, ce n'est pas nous qui avons missionné le bureau d'étude. Vous avez des résultats tout à fait similaires à ce que nous avons présenté, voire même inférieurs à nos calculs de pollution, sauf sur un point. Il y a un endroit sur le monoxyde de carbone, je ne sais pas ce qui passe dans les conclusions, il faudrait que nos experts puissent converser entre eux car il doit y avoir une faute de frappe quelque part, mais sur tous les autres polluants, je suis tout à fait d'accord avec ce qui est dit dans ce document, avec les résultats de dispersion et la manière dont, à partir de l'autoroute, les polluants vont se diluer.

Donc, il y a des concentrations de polluants à 40 m et à 250 m où l'on voit très bien la manière dont les polluants sont diffusés. On donne les caractéristiques, les concentrations de ces polluants, donc, il est très facile après de les comparer par rapport aux objectifs de qualité de l'air, aux normes de l'organisation mondiale de la santé. Je n'ai pratiquement rien

à retirer de ce qui est dans cette étude. Ceci étant, dans les exposés que j'ai entendus ce soir, ce n'était pas la présentation des résultats qui sont là-dedans.

Sur l'aspect sonore, je suis d'accord avec les mesures de l'APAVE. De toute façon, on refait une campagne de bruit sur un certain nombre de communes. On a un endroit commun entre vos mesures de bruit et celles que nous avons faites. Il y a une différence assez importante car cela fait 5 ou 6 db de différence. Il faudra que l'on regarde exactement ce que cela donne.

Par contre, après, quand il y a des comparaisons entre les niveaux sonores avec réalisation de l'autoroute et avant autoroute, je souhaiterais que l'on compare les niveaux sonores au même endroit. Quand on dit qu'il y a une différence de 18 dB, on compare un point quand il y a l'autoroute près de l'autoroute et un point éloigné de l'autoroute sans autoroute. Je souhaiterais que l'on compare avec ou sans autoroute, mais sur le même point. A ce moment-là, vous n'avez absolument pas les mêmes différences de décibels. La carte que vous avez projetée des résultats des études de bruit que l'on retrouve dans les documents qui vous ont été remis, vous verrez que l'on n'a absolument pas ces différences de bruit.

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

Il faudra en effet approfondir ce point, d'ailleurs, à maintes reprises, M. DEBARLE a indiqué qu'il était prêt à compléter les mesures si nécessaire.

Monsieur le Maire, vous attendez depuis longtemps, vous prenez la parole.

Je vous donnerai la parole Monsieur, immédiatement après Monsieur Jean-Pierre DEJOU.

J'ai une demande d'intervention également de Marc DENIS car il est Vice-président chargé des questions d'énergie Cergy-Pontoise, donc, il me semble assez naturel qu'il ait la possibilité de s'exprimer.

M. GABRIEL LAINE, MAIRE DE JOUY-LE-MOUTIERS :

Monsieur le Président, la communauté d'agglomération a été interpellée tout à l'heure et je vais donc répondre en deux temps. J'aurais souhaité pouvoir replacer mon propos dans le contexte historique et faire un rappel de ce que fut l'urbanisation de ce secteur, l'aménagement de Cergy-Pontoise et les conséquences qui en ont découlé sur l'ensemble de nos communes, mais il se fait tard et je veux venir à l'essentiel.

Au niveau de la communauté d'agglomération, je rappelle simplement pour tout le monde que j'en suis le deuxième vice-président. Pour m'être entretenu avec Dominique LEFEVRE récemment de ce sujet, plus particulièrement en vue de cette réunion de soir, je puis vous dire que la communauté d'agglomération est très attachée à la qualité de vie des Neuvilleois. Je vous le confirme puisque c'était le but de l'intervention de tout à l'heure.

Pour avoir contribué au titre de l'agglomération, mais aussi dans le cadre des interventions que j'ai pu faire, à la réalisation de cette qualité urbaine de Neuville, les anciens Neuvilleois le savent bien, je puis vous dire qu'à titre personnel, mais en tant qu'élu, je suis aussi très attaché à la spécificité, à la personnalité de Neuville et je comprends vos réactions ce soir vis-à-vis de projets qui interpellent indiscutablement. Construire une autoroute alors que l'on est là à Neuville-sur-Oise dans ce contexte-là est quelque chose de perturbant et quelque chose qui, très sincèrement, peut poser des problèmes.

Je dirais même qu'à ce titre-là cela me fait rajeunir, Monsieur le Président, car ce sont un peu des positions que je tenais il y a 35, 40 ans pour m'être battu très fort par rapport à des planifications qui nous imposait, je le rappelle, une ville nouvelle de 450 000 habitants à Cergy-Pontoise. Nous sommes 180 000 et nous ne dépasserons sûrement pas les 200 000 habitants. Dans une Île-de-France qui devait faire 14 millions d'habitants, on est à 11 millions. Les objectifs devraient être revus à la baisse.

Je comprends toutes vos interrogations et vos craintes. Vous avez raison de poser ces problèmes.

Ceci étant, vous êtes heureux à Neuville de pouvoir bénéficier de cet environnement et de ces constructions qui ont été réalisées dans le cadre de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Il s'agit maintenant d'une communauté d'agglomération et, comme son nom l'indique, il s'agit bien d'une communauté qui vous donne des craintes par rapport aux infrastructures routières, mais qui vous apporte aussi des avantages par rapport aux services dont vous bénéficiez. Cette qualité de vie que vous appréciez, ce qui est une des raisons pour lesquelles vous êtes venus à Neuville. Il faut bien voir que cette communauté d'agglomération a des avantages nombreux en termes de service et elle a des inconvénients. Quand on fait partie d'une communauté d'agglomération, on doit aussi participer à l'oeuvre communautaire. Je parle ici de la construction des logements. L'Île-de-France souffre terriblement du manque de logements, vous l'entendez tous les jours.

Il est évident que l'effort considérable que va devoir effectuer Cergy-Pontoise dans le cadre de la construction des logements n'est pas une mince affaire. Il faut rendre hommage au courage politique du Maire de Cergy qui prend des options dans ce domaine qui sont une contribution importante à la résorption du manque de logements dans la région Île-de-France. Cette contribution en termes de construction sera confirmée par le schéma directeur de la région Île-de-France et on ne peut y échapper. Nous sommes dans une opération d'Etat, même si elle est terminée, qui nous impose un certain nombre de choses.

Neuville, bien évidemment, apportera sa contribution dans ce cadre-là à la communauté d'agglomération et à cette politique solidaire du logement sur la région Île-de-France.

Je m'arrêterai là pour ce qui est de la communauté d'agglomération et je reprends ma casquette de Maire de Jouy-le-Moutier.

A ce titre, Monsieur le Président, je dois dire que, tout ce que j'ai entendu ce soir sur les servitudes, les pollutions, les nuisances, nous les avons, pas d'une façon virtuelle ou par anticipation, au quotidien à Jouy-le-Moutier. De même qu'à Eragny on les a au quotidien sur la nationale 184. A Jouy-le-Moutier, nous les avons au quotidien car la V88 n'a pas été réalisée. Je dis bien que la V88 n'a pas été réalisée.

Aujourd'hui, les gens du village de Jouy-le-Moutier, un village qui n'a rien demandé à personne et qui s'est vu parachuté une ville de presque 20 000 habitants dans lequel transitent une grande partie des habitants de Vauréal et une partie des versants de l'Hautil, où la totalité des versants de l'Hautil traverse Jouy-le-Moutier avec une saturation aux heures de pointe sur le boulevard d'Ecancourt et dans le village qui n'est pas fait pour cela. Ce sont les servitudes que nous avons quotidiennement et que vous craignez pour demain ici à Neuville. Nous les avons, donc, nous savons ce qu'il en est.

Il faut arrêter de faire de la démagogie et de se lancer des choses à la figure. On a écouté avec beaucoup d'attention, je crois que ce serait pas mal non plus que l'on puisse finir le

débat de la même façon avec le même sens du respect. Il est des réalités qu'il faut savoir accepter.

J'ai entendu ce soir des choses positives car Jacques FEYTE, Maire de Neuville, a souligné que le projet A104 n'était plus pertinent mais que, bien évidemment, la desserte de Jouy-le-Moutier par V88 lui semblait d'une évidence incontournable.

J'ai entendu après M. BLOT dire que la V88 sur Maurecourt passait dans les champs. J'ai bien entendu aussi toujours le CO.P.R.A. dire qu'il fallait que les voiries passent à travers champs et non pas en milieu urbanisé.

Monsieur le Président, vous cherchez des consensus, des idées, vous avez parlé d'imagination et d'idée. Pour ne pas alourdir le débat, le Maire de Jouy a une proposition à vous faire ce soir. C'est de constater que Neuville est à la charnière du prolongement de l'A104 sur le Val d'Oise et sur les Yvelines. Neuville est la dernière commune du Val d'Oise avant d'aborder les Yvelines sur ce tracé de l'A104. C'est un point charnière difficile, avec des suggestions techniques qui posent des problèmes et notamment ce franchissement en aérien de l'Oise qui est incontournable si le projet se fait de cette façon. Le pont existe aujourd'hui, il sert comme il servira à la V88. La circulation d'ailleurs qui est dessus l'est aussi.

Sur le Val d'Oise dans sa première partie, je crois que l'ensemble des institutions Val d'Oisiennes sont d'accord sur ce tracé, le conseil général unanimement, la communauté d'agglomération et l'ensemble des communes concernées à la condition que, dans Eragny, on passe bien en souterrain. Donc, je crois que, sur le Val d'Oise, il n'y a pas de problème.

Il y a un problème incontestablement sur les Yvelines. Pourquoi le Maire de Jouy irait s'embêter à prendre des positions sur le tracé du prolongement de la Francilienne sur les Yvelines s'il a les moyens de s'éviter ce débat et de laisser le soin aux gens des Yvelines de trouver des alternatives ou de faire preuve d'imagination, à une condition, c'est que bien évidemment on fasse la V88 qui est incontournable. Dans ce cas-là, Monsieur le Président, le Maire de Jouy, si l'on fait la V88 sur le tracé initial de V88/A104, ne parle plus de l'A104 sur les Yvelines.

Puisque M. RUTAULT, Maire de Maurecourt, est ici ce soir, si M. RUTAULT prend position pour dire que la V88 se fera sur son tracé initial sur Maurecourt et y compris sur le tracé A104 à la place de l'A104, dans ce cas, nous prendrons position. Il est bien évident qu'il ne doit pas y avoir de marché de dupe et que le monsieur qui est intervenu tout à l'heure et qui annonce des contrevérités, qui dit qu'il n'y a pas eu de débat alors que, sur un tract, il annonce que, devant 200 personnes, la V88 passait sous les fenêtres de SOLORIA.

Alors que M. NICOSIA a dit l'inverse, je tenais à rétablir cette contrevérité scandaleuse de M. BAMBA ici présent, scandaleuse sur le plan du fait qu'il y a eu une réunion où il affirme qu'il y avait 200 personnes et où il fait un contresens et une contrevérité qu'il met sur le dos de M. NICOSIA qui était présent.

Donc, si M. RUTAULT s'engage ce soir, nous ne parlons plus de l'A104 sur les Yvelines pour la commune de Jouy-le-Moutier. Voilà une proposition M. BERGOUGNOUX.

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

Merci, Monsieur le Maire.

Je veux bien continuer, j'ai l'habitude de marcher jusqu'à 1 heure du matin quatre fois par semaine, cela ne me pose aucun problème, mais vous allez parler devant une salle vide, ce n'est pas intéressant.

M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRESIDENT DU CO.P.R.A.

J'aurais voulu dire simplement une petite chose, sur le site Internet, le site de la Francilienne, la lettre de feu M. Pierre BEREGOVOY, la lettre demandant l'annulation du tracé n'est pas la bonne. Il y a eu une erreur de scannérisation et je pense qu'il faudra rectifier le tir de ce point de vue-là.

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

On va vérifier.

M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRESIDENT DU CO.P.R.A.

Je voudrais porter à votre réflexion personnelle sans prendre strictement aucune position, j'en ai parlé ce matin dans l'atelier préparatoire concernant les trafics, les coûts et le financement, un rapport de l'assemblée nationale, rapport n°3021 qui a été fait sous l'égide du président Jean-Yves LE DEAULT au nom de la mission d'information sur l'effet de serre.

Encore une fois, ce sont juste des réflexions que je vous livre et que je vous laisserai méditer.

Le Président de cette Commission de l'Assemblée Nationale, c'est quand même la représentation nationale, ce n'est pas n'importe quoi, dit la chose suivante :

« Le changement climatique constitue la plus grande menace du 21^{ème} siècle. C'est sans alarmiste excessif le devenir même de l'humanité qui est en cause. Nous avons une responsabilité majeure vis-à-vis des générations futures. La France et l'Europe doivent montrer l'exemple. Un objectif de réduction de 25 % à l'horizon 2020, ce n'est pas acquis, c'est-à-dire le fait de parvenir à cet objectif, mais le combat vaut la peine d'être livré. Nous tirons donc le signal d'alarme, -c'est l'Assemblée nationale qui le dit- notre destin commun est en jeu, n'attendons pas. »

Merci.

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

Merci, Monsieur DEJOU.

Monsieur LOISEAU, soyez aussi bref que M. DEJOU, s'il vous plaît.

M. CLAUDE LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :

Juste une question au Maire de Jouy-le-Moutier. Comment se fait-il que le transport collectif ait été abandonné pour boucler justement sur Eragny et remplacer la V88 ?

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

Monsieur le Maire, mais très brièvement.

M. GABRIEL LAINE, MAIRE DE JOUY LE MOUTIERS :

Je ne comprends pas très bien la question.

M. CLAUDE LOISEAU, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :

A l'origine, il y avait un bouclage en transport en commun qui passait par chez vous. Pourquoi cela a été abandonné ?

M. GABRIEL LAINE, MAIRE DE JOUY-LE-MOUTIERS :

Si vous parlez du bouclage du RER qui effectivement se prolongeait au-delà de Cergy le Haut, passait à Vauréal, à Jouy-le-Moutier, se rebouclait quasiment au niveau du pont l'A104 à Neuville, c'est une option qu'a abandonnée la SNCF depuis pratiquement une quinzaine d'années. Je me suis battu en tant que Maire de Jouy pour que l'emprise du RER de Jouy-le-Moutier jusqu'à Cergy le Haut soit préservée. Je dois vous dire que cela n'a pas toujours été facile. Sur Jouy-le-Moutier, on a réservé l'emprise, mais nos amis de Vauréal, à une époque, se sont interrogés et avaient envie de remettre en question ce tracé.

Aujourd'hui, avec Vauréal, nous sommes d'accord, nous avons gardé l'emprise du RER de façon à ce que nous puissions, quand la communauté d'agglomération, le Val d'Oise, la région en auront les moyens, de pouvoir faire un site propre car on sait très bien que ce RER ne sera plus bouclé. La SNCF dit d'ailleurs qu'elle est incapable d'exploiter un RER de cette façon.

Si un jour on a les moyens de faire un site propre qui va de Jouy-le-Moutier à Cergy le Haut avec un parking de rabattement à Jouy-le-Moutier, un parking de rabattement à Vauréal et que l'on soit en tête de ligne, on le fera, on est tout à fait d'accord là-dessus.

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

Merci. Il y a une demande d'intervention ici, puis Monsieur le Maire de Maurecourt.

UN INTERVENANT :

Une petite question car je trouve que, depuis tout à l'heure, on s'acharne sur des tracés apparemment très anciens, 40 ans si j'ai bien compris, et, quand on pose des questions sur le tracé violet, on les élude, on les met de côté.

On parle de 200 000 habitants pollués sur les tracés anciens. Si j'ai bien compris la lecture de la carte que vous nous avez remise, quand c'est blanc, il n'y a pas d'habitants. Le tracé violet est pratiquement en permanence dans des zones blanches, donc, apparemment, il ne pollue pas beaucoup d'habitants.

Deuxième question, pourquoi va-t-on jusqu'à Gargenville alors que l'on peut très bien passer juste à côté de Renault, de Flins et on n'a qu'un seul pont au lieu de deux car, une fois que l'on a traversé la Seine, on est du bon côté pour aller chez Peugeot, donc, Renault et Peugeot sont contents, vive la voiture.

Peut-on me répondre sur le coût du tracé violet et pourquoi on ne tourne pas à Hardricourt ?

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

Nous avons compté le nombre de riverains qui étaient dans une bande de 500 m de chaque côté des tracés pour voir combien il y avait de riverains à prendre en compte. Le tracé violet,

il y a 15 000 riverains, c'est-à-dire autant que le tracé bleu. Le tracé rouge, il y en a 25 000. Le tracé noir, il y en a 26 000. Le tracé vert, il y en a 33 000. Donc, voilà le nombre de riverains. Donc, en fait, vous avez autant de riverains sur le tracé violet que sur le tracé bleu.

Concernant les différents passages du tracé violet, c'est vrai que ce dossier a une longue histoire et un certain nombre d'itinéraires ont été déjà étudiés, d'ailleurs, vous avez la carte des itinéraires qui ont été étudiés à l'intérieur du dossier. Plusieurs variantes de ce tracé violet ont été étudiées.

La première, la plus courte, passait par le bois de l'Hautil, on sait qu'aujourd'hui c'est absolument impossible compte tenu du problème des carrières, de la dissolution du gypse à l'intérieur de la forêt de l'Hautil qui font que l'on ne peut pas prévoir des carrières qui pourraient se mettre en dessous de l'autoroute, c'est dangereux, donc, le tracé a été abandonné.

Ensuite, deuxième tracé étudié, c'est de couper la Seine à hauteur d'Evécquemont et ensuite de contourner l'aérodrome des Mureaux soit par l'est, soit par l'ouest. C'étaient des coûts excessivement faramineux, en plus avec des difficultés d'insertion car, là, bien sûr, on ne peut absolument pas être en aérien car un aérodrome est dans le coin, il y a le problème de la base de plein air et de loisirs de Verneuil/Vernouillet et, de l'autre côté, on voit que l'on tape dans des zones urbanisées qui sont excessivement importantes.

Après, quand on va au passage suivant et que l'on arrive dans le secteur de Mézy, ce tracé avait été étudié, de mémoire, en 1995, et il faut savoir que le coût de ce tracé est exactement le même que celui qui passe aujourd'hui plus loin car il y a des problèmes de relief à Mézy qui font que l'on est obligé, pour franchir la Seine, tout d'abord de faire un tunnel et ensuite un viaduc. Un tunnel coûte 200 M€ du kilomètre alors qu'une autoroute en aérien coûte 35 millions d'euros du kilomètre. Donc, même si le tracé est beaucoup plus court, il peut coûter plus cher.

Si l'on a été un peu plus loin à partir de ce moment-là sur le tracé violet, c'est bien parce que l'on sentait qu'il y avait une demande d'un certain nombre de populations pour avoir un tracé qui reliait le secteur de Mantes au secteur de Cergy-Pontoise, dans le jargon routier, c'est C13/F13. Les réunions de proximité ont clairement montré que ce qui était souhaité localement c'était un C13/F13 mais absolument pas avec des caractéristiques du type de la Francilienne.

Donc, voilà pourquoi on a été amené petit à petit à décaler les différents passages du tracé violet de plus en plus à l'ouest.

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

Merci, Monsieur DEBARLE.

Monsieur, vous demandez la parole depuis un moment, soyez bref, s'il vous plaît.

M. LAURENT BAUCHET :

Je voulais m'adresser directement à M. DEBARLE car, tout à l'heure, il a fait une remarque assez intéressante qui m'a donné le sentiment qu'il avait des réponses, notamment sur l'écart. Vous avez parlé du bruit et vous avez dit que l'on comparait des points très proches de l'autoroute et des points très éloignés, que ces écarts étaient importants et que, si l'on avait rapproché, les capteurs de bruit plus près de l'A104 ou de la situation de l'A104, on

aurait eu des écarts beaucoup moindres. Ce qui m'intéresse, c'est d'abord de savoir si effectivement vous avez estimé ces écarts, de les annoncer, nous dire si c'est 2 dB, 1 dB ou 5 dB qui va être multiplié par 3 pour 5 dB, voire même par 20 si c'est 10 dB.

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

Monsieur DEBARLE, avez-vous la réponse instantanément, sinon on vous laisse la chercher ?

M. Marc DENIS avait demandé la parole, mais très brièvement, s'il vous plaît.

M. MARC DENIS, VICE-PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION :

Pour qu'il n'y ait pas de confusion, certains d'entre vous savent que je suis vice-président de la communauté d'agglomération, ce n'est pas à ce titre que je parle, donc, je ne porte pas la parole officielle de la communauté d'agglomération qui a été portée tout à l'heure par Gabriel LAINE.

Juste deux, trois remarques. Quand on dit qu'il faut comparer des choux et des choux, des carottes et des carottes, je voulais revenir sur la tangentielle ouest, Monsieur DEBARLE, puisque vous nous dites 5 000 véhicules en moins sur 100 000 quand on prend de Achères à Saint-Cyr. Je suppose que, les 5 000, c'est pour ce trajet-là, les 100 000, c'est ce qui passe et qui part bien au-delà d'Achères. Je ne pense pas que les 100 000 portent sur le départ d'Achères à Saint-Cyr-l'Ecole.

Je vous rappelle que l'intérêt et la pertinence de ce tracé de tangentielle ouest, c'est bien d'aller jusqu'à un bassin d'emploi et de vie important qui est la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.

Deuxième chose, je voudrais revenir sur le coût. On voit bien aujourd'hui que les demandes des uns et des autres sont en train d'exploser. Il y a deux solutions. Effectivement, on va arriver à un coût de 3 milliards d'euros car on est déjà entre 1,5 et 2 aujourd'hui, cela va être inflationniste. Je me pose la question de savoir si ces deniers publics seront bien placés sur quelque chose dont la pérennité de l'infrastructure est longue, mais dont on peut se poser la question, vu le modèle énergétique, etc., certains l'ont déjà apporté, est-ce bien justifié d'avoir un tel investissement ? Ou alors on restera dans des niveaux d'investissement « honnêtes et raisonnables », mais je ne suis pas sûr que, les uns et les autres, vous y retrouviez vos comptes en termes de protection.

Deuxième élément, le changement climatique, Monsieur DEJOU en a parlé, je voulais faire un point rapidement sur ce nouveau rapport parlementaire qui vient de sortir, qui est récent et qui, une fois de plus, pose les questions qu'un certain nombre d'entre nous ont posées aujourd'hui.

Je voulais simplement vous rappeler que toutes les études au niveau scientifique menées au plan international au sein du GIEC (Groupement International d'Etude sur le Climat), nous disent que, si l'on veut stabiliser le climat à l'horizon de la fin du 21^{ème} siècle, aux alentours d'une hausse limitée entre 1,5 à 2°, ce qui est déjà énorme et dont les conséquences seront déjà lourdes. D'ailleurs les assurances s'y intéressent beaucoup, cela veut dire en termes simples qu'il faut aller vers une diminution de nos rejets en gaz à effet de serre d'un facteur 4. Or, je vous rappelle simplement un chiffre, la contribution des transports aux rejets de gaz à effet de serre est de l'ordre de 30 %. On voit bien que, si l'on veut gagner ce pari

facteur 4 sur nos rejets de gaz à effet de serre et, donc, sur la question climatique, on ne pourra pas passer à côté d'une rupture fondamentale en matière de mode de transport.

On peut nous parler du bio éthanol, etc., mais ne nous laissons pas leurrer par ce genre de choses. Pour faire une tonne de biocarburant, c'est 1 km² et encore en culture intensive. La consommation française, ce sont 85 millions de tonnes, 55 millions de km² en France, vous faites tout de suite les calculs vous-mêmes, vous voyez bien que cela ne peut constituer qu'une infime partie du besoin du combustible national.

Troisième élément, quand on veut diminuer le trafic, on peut aussi jouer sur toute une palette de politiques publiques. Je vais vous donner un exemple très caricatural. Nos modes de consommation, je suis allé faire un tour dans un magasin et j'ai pris un bidon grand comme cela et remplit qu'à moitié. On a aujourd'hui des modes de production et de consommation qui font que l'on ne transporte pas uniquement de la matière, on transporte y compris du vide.

Cela veut dire que, quelque part, ne serait-ce qu'en même temps nos questions de production et de consommation, de gestion de déchets, etc., on génère du trafic inutile. Cela renvoie à nos modes de fonctionnement, à nos comportements en matière de consommation. Ce n'est pas qu'une question de politique au niveau national, c'est aussi une responsabilité dans le comportement de tout un chacun.

Dernier élément et je terminerai là, j'essaierai d'être le plus bref possible, je voudrais redire une seule chose, ne nous trompons pas, il n'y aura pas d'évaporation spontanée du trafic car on aura éliminé la 184 et que l'on aura fait l'A104. Je ne sais pas si cela doublera le trafic, mais une chose est sûre, c'est que cela ne le fera pas disparaître.

Donc, cela repose quelque part, vu les questions que j'ai posées, climatiques, d'autres en ont posé en matière de santé publique, etc., la question de la volonté politique de maîtriser une bonne fois pour toutes le développement du transport routier, du transport automobile car c'est cette question qui se pose, en a-t-on la volonté ou laisse-t-on le trafic routier se développer indifféremment et librement comme cela. C'est la question politique qui nous est posée. J'ose espérer que l'on prendra des décisions politiques qui nous mettent dans une posture d'inflexion par rapport à cette question.

Merci.

(Applaudissements)

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

Merci, Monsieur DENIS.

Monsieur le Maire de Maurecourt, Monsieur RUTAULT.

M. GERALD RUTAULT, MAIRE DE MAURECOURT :

Bonsoir. Je serai très bref. Je voulais répondre à mon collègue de Jouy-le-Moutier.

Tout d'abord, Monsieur le Président, je trouve que, ce soir, effectivement, nous avons une grande qualité de ce débat public. J'ai beaucoup apprécié les études qui ont été faites à Neuville.

J'ai beaucoup apprécié l'intervention de mon collègue de Jouy-le-Moutier car j'ai bien compris que, pour la première fois, il dissocie la problématique du V88 avec celle de l'A104. C'est une avancée énorme pour la région. J'ai bien entendu que vous l'aviez dissocié.

Maintenant, quant à sa question, je n'ai pas pour habitude de répondre à une question dans une salle avant d'avoir travaillé le dossier, mais rien ne nous empêche de travailler ce dossier. A Maurecourt, comme dans beaucoup de villes, comme à Neuville, nous sommes un petit village, donc, nous travaillons les dossiers en équipe municipale, nous les présentons à la population et, ensuite, nous pouvons effectivement discuter et décider. Donc, ce n'est pas ce soir que je vous donnerai une réponse mais, avec mon ami BRETON, on a déjà commencé à travailler sur le V88 pour la compréhension de votre problématique.

Je voudrais quand même dire que Maurecourt a toujours voulu garder avec nos prédécesseurs cette qualité environnementale, cette campagne. Nous sommes bien fervents défenseurs des agriculteurs. Nous n'avons pas de fait voulu urbaniser à outrance car c'était un véritable choix politique. Donc, ce n'est pas ensuite aux villes qui ont urbanisé à outrance de nous reprocher le manque d'infrastructures. Mais tout cela se discute. Merci.

M. JACKIE BRETON, CONSEILLER GENERAL DE L'HAUTIL, VICE-PRESIDENT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION :

Rapidement pour ne pas abuser de la patience des gens qui sont restés jusqu'à cette heure avancée de la soirée. Je vais faire quelque chose qui est, à mon avis, assez rare, j'ai envie de rendre hommage d'abord à tous ces gens qui ont travaillé, qui ont amené des notes, qui ont préparé cette réunion avec beaucoup de précisions, de méticulosité et sur leur temps familial.

Je suis bien placé que, quand on fait de telles choses, il faut le prendre sur son temps familial et cela veut dire des soirées de veille pour pouvoir mettre en face de gens qui peuvent donner des arguments bien précis. Donc, félicitations pour ceux qui ont apporté tous ces arguments solides, bravo pour Neuville qui est bien représentée et avec beaucoup d'humour, ce qui est encore mieux et félicitations aussi au CO.P.R.A.

Même si l'on ne partage pas tous les points de vue, force est d'admettre qu'il y a un travail de longue haleine, donc, il mérite quand même que l'on s'y attarde et que l'on y fasse très attention et qu'en aucun cas quelqu'un puisse ressentir comme du mépris, même pour une toute petite partie car ce travail est important et il permet aujourd'hui de faire des choses.

Ce qui me trouble le plus dans cette réunion, c'est le fait que, finalement, il n'y a pas d'opposition de chapelles, la gauche contre la droite, tel ou tel contre tel autre. Il y a une volonté commune d'essayer de faire des choses ensemble. J'ai envie de rendre hommage à mon collègue Maire de Jouy-le-Moutier.

Gabriel LAINE a fait quelque chose que je trouve suffisamment exceptionnel pour qu'on le dise. Il a rendu hommage à Dominique LEFEVRE qui n'est pas forcément son ami, mais il a rendu hommage de manière très honnête, avec le point de vue qu'il pensait pouvoir exprimer devant tout le monde, c'est un certain courage surtout quand on le fait devant vous, ce n'est pas évident. Je partage le point de vue de Dominique bien sûr. J'ai envie de dire aussi que l'on vit un grand moment car, si les hommes se rencontrent, si nous apprenons à nous dire autre chose que de nous jeter des contrevérités à la figure, peut-être que, de tous ces moments un peu intenses, un peu forts, il en sortira quelque chose qui pourra peut-être répondre à des questions que moi je me pose aussi.

J'ai des permanences et, en tant que conseiller général du canton de l'Hautil, j'ai souvent des problèmes qui me sont posés, qui sont des problèmes de travail. Quelqu'un tout à l'heure a parlé un peu du travail, c'est important aussi qu'on l'entende, que les employeurs ne se sentent pas méprisés, mais considérés. Leur problème est important. Le problème de circulation, c'est important. J'ai été entrepreneur pendant près de 40 ans, donc, je partage ce point de vue-là aussi.

J'ai aussi souvent des problèmes qui sont de l'ordre du logement. C'est 80 % de ce que j'accueille dans mes permanences. J'ai envie de dire pour répondre aux problèmes de logement, de travail, il faut s'atteler à l'A104 et tenter d'apporter la réponse qui soit la plus susceptible de mieux répondre à l'ensemble des gens qui sont ici. Ce n'est pas gagné d'avance, mais j'ai l'impression qu'il y a quand même beaucoup de volonté de la part des uns et des autres ici d'essayer d'apporter sa pierre à l'édifice.

Pour conclure, on a parlé tout à l'heure de l'agglomération, j'ai envie de dire que, depuis l'arrivée d'Alain RICHARD et de Dominique LEFEVRE, il n'y a jamais un maire qui a été jeté dehors en disant : « *On n'est pas de ton avis, tu n'auras pas le dernier mot, c'est la communauté qui décide* ». Non, cela ne se passe pas ainsi du tout. D'abord, on est dans une collectivité où l'ensemble des points de vue politiques sont représentés, donc, tout le monde ici est représenté, et chaque commune vaut par sa voix. Ce n'est pas parce que l'on a une petite commune que l'on représente moins bien qu'une grande commune. C'est important que vous sachiez ici que votre maire, pour lequel j'ai de l'amitié depuis une vingtaine d'années, quand il se présente, il dit ce qui lui paraît être de l'intérêt de sa commune et il est entendu. La meilleure preuve est ce qui se passe entre l'agglomération depuis très longtemps et aujourd'hui et je pense que personne n'a à s'en plaindre ici.

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

Merci. Monsieur le Maire, à vous de conclure.

M. JACQUES FEYTE, MAIRE DE NEUVILLE :

Nous espérons que le tracé qui sera choisi montrera que les grandes orientations politiques actuelles, au plan européen, national, régional et départemental, heureusement inspirées par plus de protection de l'environnement et la garantie du droit de chacun au respect de sa qualité de vie, permettront de trouver la solution qui saura voir le futur et concilier le souci du développement économique avec celui de l'humain.

C'était notre conclusion, nous l'avons faite ensemble, je regarde M. Fabrice DEMARIGNY et Pascal. Je tiens à vous remercier car vous vous êtes exprimés. J'avais envie de prendre la parole car, quelquefois, on me tarabuste un petit peu, mais tout le monde s'est exprimé, je tiens à vous en remercier, vous souhaiter une bonne soirée et à bientôt car je crois que, maintenant, il y a les conclusions à faire.

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

Et le débat public continue.

La séance est levée à 0 H 55.