

INTERVENTION ROLAND GROS
REUNION DEBAT PUBLIC A 104 DU 25 AVRIL 2006

Madame la Maire , Monsieur le Président , Madame et Messieurs de la
Commission ,
Mesdames et Messieurs les Eragniens

Je ne m'étendrai pas ce soir sur ce qui a déjà été dit , entendu et/ou lu le 05
avril dernier .

Maire-adjoint d'Eragny chargé de la Vie Urbaine et du Développement
économique , en accord total avec l'analyse attentive et approfondie de
Dominique GILLOT, je ne m'attarderai que sur le problème majeur qui
préoccupe l'ensemble de l'équipe municipale :

la vie des Eragniens, vie agressée tous les jours par la circulation de plus en
plus dense de la RN184, qui fait office depuis de nombreuses années (plus
de 40 ans) de voie autoroutière .

Faire ou ne pas faire le prolongement de l'A104 ? : là n'est plus la question.
Il faut re-qualifier la RN 184 en boulevard urbain .

Il faut trouver une voie alternative à la RN 184 pour la délester ailleurs qu'à
travers les voies parallèles à la RN 184 dans Eragny.

Il faut enfin, ici et maintenant, proposer la ou les solutions les mieux adaptées,
toutes les solutions, pour réduire la circulation de la RN 184, pour redonner à
la ville d'Eragny une unité de vie urbaine.

La seule solution viable , équitable et durable est la transformation de la RN
184 en boulevard urbain dans la traversée de la commune d'Eragny , ville la

plus touchée par le projet de prolongement de l'A104 dans 3 des 5 tracés proposés .

Viable par le refus du tracé noir,

Equitable par la solution la moins nuisible, la moins polluante, et quel qu'en soit le coût,

Durable par l'aménagement et la sécurisation du boulevard Jacques Duclos, en interdisant le passage des poids lourds dans la traversée d'Eragny, quelle qu'en soit la voie.

Je m'attarderai seulement sur 3 points essentiels qui animent notre réflexion et notre action locale depuis 5 ans :

Le 1^{er} point : un rappel rapide sur les flux de circulation sur la RN 184 , et plus précisément sur le nombre de véhicules/jour qui traversent la ville de part en part, et pas seulement sur la seule RN 184 comme cela a été étudié dans le dossier de débat public :

- Donc nous nous sommes attachés à identifier le trafic routier sur la RN 184, mais aussi sur l'avenue Roger Guichard, le boulevard des Aviateurs alliés, la rue de l'Ambassadeur ; la rue des Pincevents, la rue du Chemin vert et la rue de la Marne , toutes ces autres voies étant de la compétence départementale , communautaire ou communale, et servant de délestage à la RN 184.
- En 2005 : (cf. carte commentée sur l'écran) le résultat de l'étude de circulation faite en 2002 par la commune et la CACP, confirme bien le chiffre de 45.000 véh/j sur la RN 184, la progression de 2 à 3% l'an du flux de circulation, et confirme bien aussi les flux de circulation des voies de délestage dans Eragny et les heures de pointe de 7 heures à 19 heures
- En 2020 : (cf. carte suivante , réactualisée à 2% l'an) ;, les flux de circulation aboutiraient inexorablement à une circulation de 67.000 véh/j sur la RN 184 , et à 40.000 véh/j sur les voies communales parallèles,

en râteau , qui traversent la ville. Ce n'est plus alors une fracture , mais 5 fractures dans la ville. Et nous sommes probablement en dessous de la vérité, puisque dans votre dossier , Monsieur le maître d'ouvrage , le tracé noir annonce un trafic de 145600 véhicules / jour !!

- 80.000 véh/j : c'est 30 millions de véhicules par an , aujourd'hui , dont 6.000 PL
- 110.000 véh/j : c'est près de 40 millions de véhicules par an, demain en 2020 , dont 8.000 PL , qui traverseront la ville d'Eragny.

C'est trop, c'est beaucoup trop : ne rien faire aujourd'hui , c'est maintenir l'état actuel , c'est accepter que « la RN 184 soit le prolongement de l'A 104 » , sans aménagement , sans sécurité , c'est-à-dire le tracé noir , dont personne ne veut.

Comment expliquer aux Eragniens que la situation s'améliorera sans rien faire ? , que la pollution restera la même ou mieux diminuera par les seules améliorations des véhicules , des carburants et des techniques ?

Comment pouvez-vous oser proposer un tracé noir, véritable succession de points noirs , devenant ainsi une ligne pointillée noire et pour finir une ligne continue noire ? , avec 2 entrées de ville non aménagées, dont une est celle de la CACP et du Département, 4 carrefours à feux aux passages hyper-dangereux, et accidentogènes ?

Comment pouvez-vous vous contenter de créer des murs anti-bruits tout le long de la RN 184, ce qui revient à créer une tranchée ouverte , non couverte, véritable faille autoroutière dans la ville ?

Comment pouvez-vous proposer une tranchée ouverte couverte sur la RN 184 qui traverse la ville , sans dire comment vous allez réaliser les échanges entre

les quartiers d'Eragny ? comment allez-vous réaliser la sécurité des carrefours ? comment comptez-vous aménager les 2 entrées de ville ? De plus , a-t-on déjà vu réalisée, en France, une autoroute avec une bretelle de sortie par quartier tous les 400 mètres ?

Nous attendons de vous , Monsieur le maître d'ouvrage, des précisions techniques et une description sur l'emprise foncière que représentent les voies d'échanges , tout en gardant à l'esprit le caractère urbain de cette voie de circulation et des voies d'échange, et cela pour tous les tracés.

Nous attendons de vous aussi, Monsieur le maître d'ouvrage , une description précise, avec schémas, des modes de réalisation de cette future voie rapide : voie ouverte couverte ou semi-couverte ?, tunnel enfoui ou enterré : quelle profondeur (de 15 à 90 mètres) ?, quel type de trafic VL et/ou PL ?, quel mode d'évacuation des gaz et fumées des véhicules ? , quel mode de filtrage des émanations du tunnel ?, quel profil en coupe et en travers de ces procédés ?, et toutes suggestions de réalisation ?...

A moins que vous n'ayez pas envisagé la possibilité de construire un tunnel sous la commune d'Eragny , et si en fin de débat et dans votre rapport , cette solution ne doit ou ne peut être envisagée ?

En cas de construction d'un tunnel , nous n'imaginons pas que la responsabilité du maître d'ouvrage pourrait être différente selon qu'il réaliserait un tunnel de 6.5 kms sous la forêt royale de St Germain (cf le tracé bleu) , ou qu'il construirait t un tunnel de 6.5 kms sous le bois des Chasse-Marées d'Eragny (cf le tracé rouge) ?

Dans tous les cas , nous ne saurions accepter le tracé noir qui aboutirait en 2020 , quel que soit le mode de réalisation , à une véritable autoroute dans la ville, car vous savez déjà que vous n'avez envisagé pour ce tracé noir aucune

autre solution que celle qui est présentée dans votre dossier, à savoir l'élargissement de la RN 184 .

La seule réponse à envisager : transformer la RN 184 en boulevard urbain et trouver une voie de délestage souterraine et/ou en dehors d'Eragny , mais qui désengorge de façon significative le boulevard urbain aménagé comme tel , ainsi sécurisé, et interdit aux poids lourds (5 à 6000/j en 2005)

Vous savez aussi que ne rien faire aboutirait à une augmentation importante de la durée de la plage horaire de circulation dense pour ne pas dire saturée : de 7 à 19 heures avec des creux de 4 à 6 heures dans la journée actuellement, on passerait alors à une plage de saturation de 5h30 à 21h30 sans creux.

Le 2^{ème} point : j'y reviens rapidement :

-c'est celui du réaménagement de l'échangeur A15/RN 184, géré pour partie par des carrefours à feux tricolores saturés, et qui constitue un point singulier sur l'itinéraire Cergy-Roissy, puis qu'on a recensé plus de 150 accidents entre 1995 et 2000 sur l'A15 et la RN 184 , sur 1.5 km de part et d'autre de l'échangeur, ce qui en fait un des points noirs du département du Val d'Oise.
-ce nouvel échangeur était indispensable en 2001, devait améliorer les flux de circulation , devait coûter 19 millions d'euros, était financé dans le cadre du 12^{ème} plan état-région, devait être fini en fin 2006, enfin, parallèlement à ce projet, la RN 184 devait être transformée en boulevard urbain.

La question que nous vous posons : ce projet fait-il parti encore du projet de prolongement de l'A104, et ce, quel que soit le tracé choisi en fin de compte par le Ministre ?

Le 3^{ème} point : depuis 4 ans , et à l'initiative de la commune ,un **comité de pilotage** a travaillé à la transformation de la RN 184 en boulevard urbain :

-toutes les questions ont été posées et analysées avec le plus grand soin à partir de constats : la RN 184 est un des grands axes structurant de la circulation régionale pour tout ce qui est grand équipement communautaire ou départemental, la RN 184 est pour la ville d'Eragny un passage obligé, la RN 184 coupe la ville en 2, les échanges par l'intermédiaire de la RN 184 sont difficiles et dangereux, la RN 184 est devenu le centre géographique d'Eragny.

-les objectifs recherchés par la commune, à savoir : décharger le trafic dans Eragny, rendre possible le changement de statut de la RN 184 et à terme permettre d'engager une politique de reconquête urbaine de la voie RN 184 , de ses usages , de ses franges et de ses échanges, ne pourront être réalisés qu'à la condition de réaliser le prolongement de l' A 104.

Dans le cas contraire , la RN 184 deviendrait une voie rapide urbaine (tracé noir) faisant office de prolongement de la RN 184.

Lors du Comité de pilotage du 29.11.2205, il y a à peine 4 mois, les bases du programme durable auquel nous avons abouti, nous et tous les partenaires concernés (DDE 95, DDE 78 , CACP, CG, DRE, Villes de Conflans et d'Eragny), ce programme était , et quelle belle conclusion :

« un boulevard urbain au cœur de la ville » :

- après 4 années de travail
- une présentation le 28.07.05 du projet à la DREIF
(Direction Régionale de l'Equipement Ile de France)
- une présentation à l'Ingénieur Général le 07.10.2005

- l'avis de l'Ingénieur Général le 10.11.2005 : « favorable à la requalification de la RN 184 en boulevard urbain , sécurisation de tous les carrefours de la traversée d'Eragny et aménagement des entrées de ville en carrefours giratoire » .

Nous pourrions dire maintenant : « un cœur pour Eragny , un boulevard urbain au cœur d'Eragny »

(cf photo du profil en travers du boulevard urbain et carrefours sécurisés envisagés)

je pose la question au Maître d'Ouvrage : qu'en est-il de cet avis favorable ?

.

Enfin , et pour conclure , et quels que soient le résultat du débat public et la décision prise :

- notre détermination à transformer la RN 184 en boulevard urbain interdit aux poids lourds, reste intacte,
- notre engagement à consulter les habitants d'Eragny , comme Dominique Gillot et son équipe y tiennent, reste intact,
- notre attente de voir les Eragniens s'exprimer est totale , c'est pour nous une réponse forte à la reconnaissance de l'expertise citoyenne et de la démocratie participative .

Je vous remercie par avance pour votre participation.