

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, PRESIDENT

Mme Sophie ALLAIN, Mme Galiène COHU, 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 :

<u>M. Jean-Pierre BEQUET, Maire d'Auvers-sur-Oise :</u>	1
<u>M. François COUPIN, ARDIES :</u>	8
<u>M. Michel VAMPOUILLE, représentant des Verts Île-de-France, Vice-président du conseil regional, Vice-Président du Parc naturel régional du vexin français, Habitant d'Auvers-sur-Oise :</u>	9
<u>M. Stéphane PARISKI, Habitant de Mériel :</u>	15
<u>M. Claude LOISEAU, Association des Usagers des Transports :</u>	18
<u>Mme MALKASSE</u>	18
<u>M. Joachim BROOMBERG, Habitant Auvers-sur-Oise :</u>	18
<u>M. Laurent LANTOINE, Herblay :</u>	19
<u>M. Loiez RAPINEL, Conseiller Municipal HERBLAY :</u>	20
<u>M. Yorghos REMVIKOS, Amis du Vexin Français :</u>	22
<u>M. Patrick LATTRE, Ennery :</u>	23
<u>M. Laurent BORYCK, habitant de Chars :</u>	25
<u>Mme Évelyne POMMERET, Beauchamp :</u>	26
<u>M. Gérard CLAUDEL, Parc naturel régional du Vexin :</u>	28
<u>M. Roland CARDOT, association « Première Gauche » :</u>	29
<u>M. Daniel BOURDAUD, Vivre Auvers ensemble :</u>	30
<u>M. LEGRAND, Maire de Butry-sur-Oise :</u>	31
<u>M. Sylvain DESMET, Secrétaire départemental des Verts Val-d'Oise, habitant de Mériel :</u>	32
<u>M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. :</u>	34
<u>M. Jean-Paul AUZANNEAU, Habitant d'Auvers-sur-Oise :</u>	38
<u>M. CLEMENT, Habitant d'Auvers-sur-Oise :</u>	38
<u>M. Olivier DEVRINE, Auvers-sur-Oise :</u>	39
<u>M. Éric GROSSIN, Les Amis d'Hérouville :</u>	41
<u>M. Franck REGNIER, Butry-sur-Oise :</u>	43

La séance est ouverte à 20 H 40 sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.

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

Bonsoir à toutes et à tous. La Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne est représentée ici ce soir par Sophie ALLAIN, Galiène COHU et Yves DESROUSSEAUX, et moi-même Jean BERGOUGNOUX, Président de cette Commission Particulière.

Nous aurons le plaisir de discuter avec vous et de vous écouter, c'est le but premier de cette réunion. Puisque nous sommes à Auvers-sur-Oise, il appartient évidemment à Monsieur le Maire, Jean-Pierre BEQUET de nous souhaiter la bienvenue dans ce débat.

M. JEAN-PIERRE BEQUET, MAIRE D'AUVERS-SUR-OISE :

Monsieur le Président, merci de me donner tout de suite la parole. Effectivement, la tradition républicaine voudrait que je salue d'abord toutes les personnes qui sont venues à ce débat. Permettez-moi, Monsieur BERGOUGNOUX, d'abord de vous saluer, vous et les membres de la Commission qui organisez ce débat depuis quelques semaines, avec ce premier grand débat au hall St-Martin, et maintenant les débats de proximité dans les communes, de saluer les représentants du Ministère de l'Équipement qui sont présents ce soir, de saluer l'ensemble des élus des différentes communes du Vexin, du canton de la Vallée du Sausseron, les élus municipaux d'Auvers-sur-Oise, et de saluer les associations et tous les citoyens qui sont venus ce soir pour un débat que je souhaite serein, intéressant et constructif.

Auvers est une ville qui est habituée au débat. Je pense que tout est réuni, y compris l'infrastructure de la salle pour que cela se passe le mieux possible.

Je ne vais pas prolonger mon propos au-delà, et je m'exprimerai tout à l'heure pour donner mon point de vue sur le fond du dossier. Je souhaite à chacune et à chacun une très bonne soirée et un très bon débat, merci beaucoup.

(Applaudissements)

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

Merci, Monsieur le Maire pour ces paroles de bienvenue. Je souhaiterais d'abord, car il n'est pas évident que tous ceux qui sont dans cette salle ici ce soir, aient suivi les différentes phases de ce débat, vous dire au fond ce qu'est notre Débat Public, et en particulier le rôle des personnes à cette tribune.

Nous débattons d'un projet qui est présenté par un Maître d'ouvrage, représenté ici ce soir par Eric DEBARLE, Chef de la Mission A104 et Christophe LEFEVRE.

Ce projet est le prolongement de la Francilienne. Nous aurons à discuter de son opportunité -Faut-il faire quelque chose et quels sont ses objectifs ?- et des grandes options qui pourraient être retenues pour le réaliser.

Le Maître d'ouvrage a présenté 5 tracés principaux, qui peuvent être combinés. Cela offre matière à discussion. Je dois préciser immédiatement que le débat est totalement ouvert. On doit parler de tout, poser toutes les questions, et donner son avis sur toutes les composantes de ce dossier, y compris l'opportunité de faire ou de ne rien faire.

La Commission Particulière du Débat Public, qui est ici, est en quelque sorte l'intermédiaire entre le dossier du Maître d'ouvrage et le public, c'est-à-dire tous ceux qui sont intéressés à un titre quelconque au projet.

Il faut préciser immédiatement que notre mission tient en trois mots : informer – écouter et rendre compte.

Informé consiste à ce que tous ceux qui peuvent être intéressés par le projet aient d'abord l'information de base nécessaire. Ce n'est pas aussi facile que cela lorsque la population touchée par un projet de cette nature dépasse les 700 000 personnes. Nous avons fait ce que nous avons pu pour diffuser le maximum d'informations.

Nous dépassons aujourd'hui les tirages de 800 000 exemplaires de différents documents. Ceux qui participent à cette rencontre ont trouvé à l'entrée de la salle tous les documents dont ils pouvaient avoir besoin, et il est toujours possible de se procurer des documents complémentaires, en les demandant à la Commission Particulière du Débat Public avec les adresses qui sont à votre disposition.

Vous informer, c'est aussi tout au long du débat, vous dire ce qui se passe, comment les choses avancent.

Nous avons un outil privilégié : notre site Internet qui marche vraiment très bien. Nous dépassons actuellement les 12 000 consultations, et les chargements de fichiers fonctionnent tout à fait bien.

Au-delà de cette information, le point fondamental est de vous écouter. Pour vous exprimer, vous avez différentes manières :

L'une consiste bien entendu à participer à des réunions comme celle d'aujourd'hui. Le débat y est très libre. Un certain nombre de personnes m'ont déjà indiqué qu'elles souhaitent intervenir, mais d'autres personnes dans la salle prendront la parole au moment où elles voudront ; elles se signaleront et nous essaierons de leur donner satisfaction.

Vous avez trouvé à l'entrée des petits papiers, et si vous n'avez pas la possibilité de parler au cours de cette réunion, on les collectera tous et il sera répondu à toutes les questions que vous poserez. Si vous donnez un avis, celui-ci sera enregistré.

J'insiste bien sur le fait que dans un débat public, des personnes vont naturellement parler (les élus, les représentants des associations, les représentants de l'économie), mais les « simples citoyens » sont tout autant habilités à parler. Si leurs arguments sont consistants, ils seront pris en compte exactement au même titre que ceux que j'appellerai « les institutionnels ». Ceci est très important.

Au-delà de ces petits papiers, vous pouvez écrire à la Commission Particulière du Débat Public, envoyer des emails, des contributions aussi longues que vous le souhaitez si vous avez des idées à développer.

Bien sûr, pour les collectivités territoriales, les associations, il sera possible de produire des documents que nous appelons « les cahiers d'acteurs ».

Donc, nous recueillons déjà une masse considérable de commentaires et d'avis. A partir de tout cela, à la fin du débat, nous ferons un rapport que nous ferons aussi objectif que possible, puisque, était-il nécessaire de le préciser encore une fois, notre Commission est totalement indépendante du Maître d'ouvrage. Elle vous écoute et elle rend compte des opinions que vous avez exprimées et des arguments que vous avez avancés.

Bien évidemment, s'il se dégage des éléments consensuels, nous chercherons à les valoriser et à les mettre en évidence dans ce rapport. Mais, s'il subsiste des divergences de vue, nous en rendrons compte objectivement.

Nous présenterons un avant-projet de rapport le 6 juillet à Pontoise pour recueillir les compléments, les observations, et pour élaborer le rapport final définitif qui sera disponible fin juillet.

A partir de là, le décideur, en l'occurrence le Ministre de l'Équipement, disposera de trois mois pour faire connaître sa décision.

S'il ne dit rien, cela signifie qu'il n'y a plus de projet. Il est plus que probable qu'il dira quelque chose. Il peut dire que l'affaire est trop compliquée et qu'il renonce au projet, mais il peut aussi dire qu'il veut donner suite et qu'il estime que le prolongement de la Francilienne est nécessaire, et les principes retenus sur lesquels il faudra continuer à travailler.

C'est le mécanisme de ce débat public. Nous nous sommes engagés après la réunion inaugurale de Pontoise dans une série de réunions de proximité. Il y en a 16 en cours, si j'ose dire, dont celle que nous avons ce soir, et d'autres viennent progressivement s'ajouter, la liste n'est pas totalement close.

Ensuite, nous aurons 4 réunions thématiques où nous regarderons les questions transversales, les objectifs du projet en liaison avec l'aménagement du territoire, les tracés possibles, les prévisions de trafic, les risques sanitaires, les nuisances et les questions liées à l'environnement au sens large du thème, plus la réunion de synthèse.

Je l'ai déjà indiqué à St-Ouen-l'Aumône, s'il apparaît des éléments permettant d'aller plus loin sur la réflexion d'une solution dans l'hypothèse où l'on prolongerait la Francilienne, nous ferons éventuellement une réunion supplémentaire pour essayer de voir les points de vue qui se dégagent.

Y a-t-il des questions ou avez-vous recueilli des interrogations sur le débat public lui-même ?

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

Une question émanant du site Internet : « *Je souhaite poser plusieurs questions, puis-je vous faire un courrier ? Seront-elles prises en compte, même si je n'ai pas la possibilité d'être disponible aux réunions ?* ».

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

Bien sûr, vous pouvez toujours faire un courrier, cela peut être un courrier électronique, une lettre ordinaire, une lettre T. On prendra en compte ce courrier, on répondra à la question ou on enregistrera l'avis.

Y a-t-il d'autres questions dans la salle ? (Non).

Je propose à ceux qui n'ont pas tout à fait suivi le débat jusqu'à présent, en vous appuyant éventuellement sur les cartes distribuées à l'entrée, que le Maître d'ouvrage expose en quelques mots l'essentiel de son projet avant que nous entrions dans le vif du sujet.

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

Merci Monsieur le Président, bonsoir Mesdames et Messieurs. Éric DEBARLE, j'ai été chargé de la coordination des études qui ont abouti au dossier qui vous a été remis à l'entrée de la salle.

Le projet de prolongement de la Francilienne est un morceau de la Francilienne. Après la seconde guerre mondiale, l'accroissement de la région parisienne se faisait en tache d'huile, c'est-à-dire que l'on continuait à construire en continuité des zones déjà construites, jusqu'en 1965 où à ce moment-là il a été décidé de concentrer le développement de la région parisienne à certains endroits que l'on a appelés des « pôles de développement », parmi lesquelles figuraient les Villes nouvelles.

En même temps qu'il a été décidé de créer les Villes nouvelles, il a été décidé de créer :

1. Une infrastructure de transport en commun. C'est à cette époque qu'ont été décidés les RER.
2. La Francilienne pour relier ces pôles de développement.

Après 1965, la Francilienne a commencé à se réaliser. Pour le tronçon qui nous intéresse de Méry-sur-Oise à Orgeval, c'est vraiment dans les années 90 que sont apparues les études de ce prolongement. Un groupement d'entreprises privées a présenté un projet, qui a été soumis à concertation. Celui-ci a fait débat, à tel point qu'en 1993, Pierre BEREGOVOY, Premier Ministre, a décidé de ne pas retenir ce projet, et de lancer un débat pour trouver des solutions au prolongement de la Francilienne.

Le débat s'est déroulé en deux parties, une première partie jusqu'à 1995, où il s'agissait en plus de l'opportunité : faut-il ou non réaliser à l'aide d'une infrastructure routière le prolongement de Francilienne ?

Egalement, il s'agissait de choisir si l'on passait au Nord-Ouest ou au Sud-Est de l'agglomération de Cergy-Pontoise.

A l'issue de ce premier débat, c'est le fuseau Sud-Est qui a été retenu.

A l'intérieur de ce fuseau, ont été présentées quatre possibilités de tracés, qui ont également fait débat jusqu'en 1997 où le Ministre de l'Équipement de l'époque, Bernard PONS, a décidé de retenir un tracé.

Le successeur de Bernard PONS, Jean-Claude GAYSSOT a suspendu cette décision, et a demandé qu'un tracé alternatif soit étudié, passant au Nord-Ouest de l'agglomération de Cergy Pontoise.

Cette contre-expertise a été effectuée en 1998. Ensuite, pendant quelques années rien ne se passe, aucun crédit n'est inscrit au Contrat de Plan 2000-2006.

Récemment, le Ministre de l'Équipement, Gilles de ROBIEN a décidé de relancer le dossier et a saisi la Commission Nationale du Débat Public, qui a confié l'organisation du débat public à la Commission Particulière présidée par Jean BERGOUGNOUX.

Le dossier, qui vous a été remis à l'entrée, fait le point des études réalisées et il permet de lancer le débat.

Ce dossier présente 5 tracés, dont 1 dit « le tracé violet » qui vous intéresse et qui passe au Nord-Ouest de l'agglomération de Cergy-Pontoise, et 4 tracés qui se trouvent dans le fuseau Sud-Est de Cergy-Pontoise. L'analyse de 5 tracés a été faite de la même manière, et avec la même méthode pour permettre de comparer chacun des tracés et d'en mesurer les avantages et les inconvénients. Chaque tracé présente des avantages et des inconvénients.

C'est le but essentiel de ce dossier de débat public : vous informer et vous donner ce qu'il ressort de nos études.

Nous n'avons pas caché dans ce dossier que, par rapport aux objectifs assignés au prolongement de la Francilienne, l'État avait une certaine préférence.

Cinq objectifs assignés à ce prolongement :

1. Premier objectif initial à la création de la Francilienne : relier les pôles régionaux entre eux, notamment pour le Nord-Ouest de l'Île-de-France : Cergy-Pontoise et Poissy, de les relier d'un côté à Roissy, et de l'autre à Versailles et à St-Quentin. Ces pôles régionaux, outre qu'ils accueillent des habitants nouveaux, permettent le développement de l'emploi, accueillent des emplois nouveaux.
2. Il s'agit également de desservir ces zones d'activités, qui ont été implantées. Pour le secteur Nord-Ouest de l'Île-de-France qui nous intéresse, ce sont les zones d'activités principales de Cergy-Pontoise : Éragny, St-Ouen-l'Aumône, et également d'autres zones plus au sud. Un développement de la boucle de Chanteloup est prévu, mais également de la plaine d'Achères qui a déjà une zone d'activité et un projet de création de plate-forme portuaire. Et enfin, les zones d'activités de Poissy, avec notamment l'usine Peugeot.
3. Comme il y a des habitants et des emplois nouveaux, il s'agit de répondre aux besoins de déplacement.

En 25 ans, le nombre de déplacements dans la grande couronne parisienne a doublé, compte tenu notamment de l'arrivée de population nouvelle.

4. Cet objectif découle un peu du troisième objectif, en permettant de répondre aux besoins de déplacement, cela permet de délester les routes proches de la Francilienne. D'une part, la RN184 est très embouteillée et d'autre part les routes

proches de la RN184 servent en fait à un certain nombre d'automobilistes d'itinéraire de délestage pour éviter les embouteillages.

Une infrastructure nouvelle permettrait, en offrant une offre nouvelle aux automobilistes, de pouvoir reconquérir ces voiries et d'en faire des projets selon les souhaits des collectivités locales.

5. C'est un objectif général du Ministère de l'Équipement, il s'agit d'améliorer la sécurité routière sur l'ensemble des voiries, et bien sûr grâce à la création d'opérations nouvelles.

Voilà ce que contient le dossier rapidement et ce qui sert en ce début de réunion.

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

Je vous propose d'écouter la position de Monsieur le Maire sur l'ensemble de ce dossier.

M. JEAN-PIERRE BEQUET, MAIRE D'AUVERS-SUR-OISE :

Mesdames et Messieurs, le débat que nous avons ce soir doit être sérieux, et nous sommes là tous pour cela.

De quoi s'agit-il ? En fait, il s'agit du prolongement de la Francilienne qui arrive de Roissy, tout près d'ici, à Méry-sur-Oise pour aller vers Poissy et Orgeval.

On nous présente 5 tracés, en réalité 4 tracés vraiment à discuter, et 1 tracé dont certains que je suis, qualifient de « tracé leurre » ou de « tracé alibi ».

En effet, le tracé Nord-Ouest, qui représente 56 km contre 22 km pour les autres, a un coût nettement supérieur à tous les autres, une pollution que ce tracé entraînerait beaucoup plus importante. J'ai noté dans le dossier : + 38 % pour les émissions de dioxyde de carbone, alors qu'il s'éloignerait des zones à desservir, qui viennent d'être rappelées par le Maître d'ouvrage, et qui ne rempliraient pas les fonctions que l'on attend de la Francilienne.

Pour faire un peu d'humour, c'est un peu la logique « shadok ». C'est pourquoi les Auversois, mais aussi les habitants des communes voisines, ceux des communes du Parc Naturel Régional sont concernés. Après le tunnel qui arriverait de Mériel, Butry-sur-Oise, Valmondois, Auvers-sur-Oise, Hérouville, Livilliers, Ennery, Génicourt, Boissy-l'Aillerie, Sagy, Condecourt pour ne parler que des communes du Val d'Oise, on s'oppose complètement à ce tracé alibi ; non pas par égoïsme car le parc naturel est prêt à admettre les infrastructures utiles et adaptées.

Par ailleurs, nous comprenons bien les réactions des populations riveraines des 4 tracés réels à discuter. Le projet doit en effet apporter les meilleures réponses en termes de protection phonique et d'environnement.

Il faut aussi désengorger la RN184, qui se dirige sous peu vers une totale saturation. Nous pensons également qu'il faut dans le même temps travailler à améliorer les transports en commun par bus et par voies ferrées.

Si l'on crée de nouvelles voies ferrées, il faudra encore trouver le bon tracé.

Notre opposition au tracé Nord-Ouest est donc totale, résolue et définitive. C'est pourquoi le Conseil Municipal d'Auvers-sur-Oise, réuni le 30 mars dernier, a adopté à l'unanimité la motion suivante :

« Vu le rapport de présentation du Maire relatif au lancement de la procédure de débat public sur le prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval,

Considérant l'importance primordiale pour le développement économique, social, urbanistique et environnemental de ce projet en Île-de-France,

Considérant l'impérieuse obligation de préserver les zones naturelles protégées, et de veiller à la meilleure solution pour l'utilisation des finances publiques nationales et régionales,

Considérant la nécessité absolue de désengorger la RN184,

Considérant que cette réalisation doit être accompagnée d'un développement des capacités de transports en commun,

Considérant l'inadéquation du tracé Nord-Ouest à l'ensemble de ces objectifs, notamment du fait du doublement du nombre de kilomètres, de l'énormité des ouvrages d'art à réaliser, de l'incompatibilité avec les objectifs définis dans le cadre du Parc Naturel Régional, et de son inadaptation aux besoins économiques régionaux et aux bassins d'emplois, le Conseil Municipal à l'unanimité s'oppose à tout projet susceptible de retenir cette variante dite tracé Nord-Ouest pour le prolongement de la Francilienne ».

Cette motion va d'ailleurs dans le même sens que celle qui a été adoptée récemment par le Comité Syndical du Parc, que son Président Gérard CLAUDEL évoquera certainement dans quelques minutes.

Il faut donc trouver la meilleure solution au prolongement de la Francilienne, en prendre vite la décision afin qu'elle puisse être réalisée, si tout va bien et pour le mieux, en 2015.

Cette solution pour nous, et vous l'avez compris, ne peut être en aucun cas celle du tracé Nord-Ouest.

D'ailleurs, le dossier proposé par les services de l'Équipement, largement diffusé dans les boîtes aux lettres et qui est encore là ce soir, le démontre, et je n'en lis que quelques phrases qui se trouvent à la fin de ce dossier :

« Le scénario violet a un coût d'investissement élevé, qui le situe en fin de classement. Il assure essentiellement des fonctions d'acheminement des trafics Est-Ouest et répond mal aux enjeux du projet. Ses fonctions sont dissociées de celles de la Francilienne. Il ne contribue que très modestement à l'amélioration de la circulation sur le réseau local. En conséquence, le Maître d'ouvrage n'envisage pas de prendre l'initiative de sa réalisation ».

Cela tombe bien, nous non plus !

C'est tellement vrai qu'en 1997, ce tracé avait d'ailleurs déjà été rejeté.

Dès lors, il nous appartient à nous tous, élus, associations, acteurs économiques et sociaux de travailler ensemble avec les services de l'Etat pour trouver la meilleure solution. Celle-ci

ne peut en aucun cas être le statu quo ou l'immobilisme, mais le tracé qui respectera le mieux les impératifs fixés et les conditions de vie des habitants.

Un débat serein et respectueux, une décision politique courageuse du Ministre avant la fin de l'année : voilà ce que nous attendons et voilà ce que nous voulons.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur le Maire, vous avez cité les paroles du Maître d'ouvrage dans le dossier de présentation du projet. Je ne sais pas si le Maître d'ouvrage souhaite ajouter quelque chose.

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

C'est un reflet tout à fait fidèle de la position du Maître d'ouvrage au lancement du débat. Je confirme que nous avons écrit ces phrases dans le dossier du débat.

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

Sur ce sujet, la position de Monsieur le Maire est claire, et le Maître d'ouvrage dans sa position initiale ne le contredit pas.

Monsieur le Maire a quand même lancé une exhortation en faveur de trouver une solution pour le prolongement de la Francilienne.

Dans cette salle, certains partagent leur point de vue, par exemple Monsieur François COUPIN de l'ARDIES avait demandé à intervenir.

M. FRANÇOIS COUPIN, ARDIES :

Mesdames et Messieurs, bonsoir, Monsieur le Président, merci de me donner la parole. Au risque d'enfoncer un peu des portes ouvertes, je représente donc ce soir l'Association Régionale pour le Développement des Infrastructures et de la Sécurité.

Je m'en excuse auprès de l'assemblée, mais je ne souhaite pas revenir sur l'exposé que mon collègue, Michel CALOMNE, a longuement développé devant la Commission du Débat Public le 6 avril dernier. Je résumerai simplement ses propos en une phrase : pour les chefs d'entreprise du Val d'Oise, boucler la Francilienne au plus vite est une priorité économique. Puisque j'ai l'opportunité de m'exprimer à Auvers, commune du tracé violet.

A l'ARDIES, nous sommes exactement du même avis que Monsieur Jean-Pierre BEQUET. Pour la grande majorité des chefs d'entreprise du Val d'Oise, ce projet n'est pas la Francilienne. En effet, cette liaison Méry-sur-Oise / Orgeval ne dessert pas les grands parcs d'activité de Saint-Ouen-l'Aumône et d'Éragny. Ce tracé ne résout en rien la saturation aux heures de pointe de la RN184.

Je dirais que ce tracé, long et coûteux, est plutôt vers l'Ouest une liaison Roissy - Normandie. A ce sujet, je rappellerais, comme je l'ai fait hier à Gargenville, que de très gros

travaux ont été réalisés pour améliorer les liaisons Cergy – Normandie, le plus souvent d'ailleurs financés par le Département du Val d'Oise.

Sur la RD915 vers Gisors, on a réalisé la déviation de Corneilles-en-Vexin, la déviation de Marines qui est un modèle d'intégration paysagère, le passage couvert de la Demi-lieue à Osny, de même sur l'A14, vers Rouen, la déviation de Saint-Clair-sur-Epte réalisée dans une zone marécageuse particulièrement difficile, et les travaux en cours pour la mise à deux fois deux voies de la ville neuve St-Martin et Magny-en-Vexin, avec la déviation de Cléry. Il était urgent de réaliser ces travaux, et je remarque qu'ils ont été réalisés en bonne coordination avec les élus.

Mais, le bouclage de la Francilienne est une autre nécessité économique, pour relier entre elles, les déjà anciennes villes nouvelles et terminer enfin cette rocade autour de la capitale. Chaque tracé a des avantages et des inconvénients, les maires défendent chacun leur pré carré, et c'est leur rôle.

Mais, nous à l'ARDIES, nous disons simplement que réaliser la Francilienne dans les champs de pommes de terre, comme certains l'ont dit, loin des entreprises où travaillent les gens, est un non-sens économique, alors que toutes les études montrent que les petits déplacements intradépartementaux sont de loin les plus nombreux.

Je termine en affirmant que décider d'un tracé différent de celui prévu dans les PLU des communes, c'est nécessairement exproprier des riverains non informés du passage de ce type d'infrastructure.

Merci de m'avoir écouté, bonsoir.

(Applaudissements)

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

Merci Monsieur COUPIN. Sur la nécessité de prolonger la Francilienne, et peut-être aussi en passant sur l'éventualité d'un tracé violet, Monsieur Michel VAMPOUILLE, à plusieurs titres.

M. MICHEL VAMPOUILLE, REPRESENTANT DES VERTS ÎLE-DE-FRANCE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL, VICE-PRESIDENT DU PARC NATUREL REGIONAL DU VEXIN FRANÇAIS, HABITANT D'AUVERS-SUR-OISE :

La région Île-de-France a publié, il y a quelques mois, l'empreinte écologique de l'Île-de-France, c'est-à-dire le nombre de terres qu'il faudrait avoir à notre disposition si tous les habitants de la planète vivaient avec notre mode de vie, notre mode de consommation et nos modes de déplacement. C'est de l'ordre de trois terres.

On peut toujours penser que les Chinois doivent rester pauvres et les Africains aussi, et que nous pouvons continuer à gaspiller allègrement notre énergie et nos ressources, mais cela ne me semble pas la solution évidente.

C'est le débat sur la Francilienne, mais il y a aussi un débat sur le prolongement de l'A12 et sur le prolongement de l'A16, et des morceaux d'autoroutes qui réapparaissent ici ou là.

Il est assez difficile de l'extraire d'un débat global sur les transports. Malgré tout, quand on ne parle que d'un petit tronçon, on peut toujours se dire que ce petit tronçon est peut-être nécessaire, sauf qu'à force d'ajouter des petits tronçons, c'est un choix global de

déplacement routier et de transport routier des marchandises qui se dessine à nouveau, et qui sont contradictoires avec l'objectif affiché, notamment lors de la campagne électorale des régionales, et dans le fond, des objectifs pour lesquels les Franciliens ont voté lors des élections régionales.

Empreinte écologique : on ne peut pas continuer sur le même rythme.

Je suis en train de préparer un colloque à la Région sur l'adaptation au changement climatique. J'ai consulté ces derniers jours un certain nombre de sites d'experts internationaux, la fourchette basse serait de + 2°C en Île-de-France si demain nous prenions des mesures très vigoureuses, notamment une réduction drastique des circulations routières.

La fourchette la plus généralement admise est de + 4°C. Ainsi, cela paraît théorique, mais cela signifie en Île-de-France une canicule un an sur deux, et des températures l'été égales à celles de Bagdad actuellement.

Le choix des modes de transport, c'est aussi tout simplement cela. Comment allons-nous vivre en 2050 avec le changement climatique, qui aujourd'hui ne fait plus de doute ?

Nous avons le choix entre un changement climatique dangereux ou un changement climatique catastrophique.

C'est ce type de débats sur ces petits bouts de tronçons d'infrastructures routières qui se multiplient en Île-de-France, mais un peu partout aussi. Ce type de débats, très localisés, orientent des décisions nationales voire européennes, et nous voulons les mettre publiquement dans ce débat.

Plus localement, en Île-de-France, la plus grande partie de la pollution de l'air est due aux transports routiers, qu'ils soient de passagers ou de marchandises, mais le plan de protection de l'atmosphère proposé il y a quelques mois, et qui a été rejeté par le Conseil Régional indique que malgré les progrès de la motorisation sur un certain nombre de polluants, notamment les oxydes d'azote ou les particules, nous avons toujours une aggravation et à nouveau une augmentation des polluants atmosphériques en Île-de-France, liée principalement à l'augmentation des circulations et non pas à la qualité des véhicules.

C'est également la pollution principale en ce qui concerne le bruit, et aujourd'hui je n'ai confiance en aucune étude.

En France, actuellement, il n'y a aucune étude réelle sur le lien entre le bruit et la santé, à part quelques petites choses faites à la fortune du pot. Nous sommes en train de finaliser une étude en Île-de-France qui devrait être disponible sous deux ou trois mois. Elle sera peut-être inscrite au débat.

Un autre exemple sur le bruit, l'Union Européenne a décidé il y a quatre ans une cartographie du bruit des infrastructures routières, ferroviaires et aériennes. L'État français, comme d'habitude, a retranscrit le plus tard possible dans sa législation la nécessité de faire cette cartographie. Les derniers décrets sont parus il y a 15 jours, et nous sommes déjà condamnés par l'Union Européenne. Je peux dire ce soir, Monsieur le Maire d'Auvers-sur-Oise, et je lui en ai déjà parlé, qu'il va apprendre qu'il doit réaliser pour juin 2007 une cartographie du bruit routier dans sa commune. Je lui souhaite bon courage, car aujourd'hui personne ne sait le faire.

Ce sont des enjeux à la fois planétaires d'équilibre, de pollution locale, et d'insuffisance des informations et des données véritables sur ces enjeux disponibles en France, en tout cas, pays qui a beaucoup de retard sur ce sujet.

Est-il possible d'avoir véritablement un débat d'opportunité sur cette autoroute, et d'opportunité également lié aux moyens financiers ?

J'entends beaucoup dire qu'il faut faire tous les projets d'autoroute, tous les projets ferroviaires, tous les projets de bus, tous les projets de tramways, sauf que tous les budgets disponibles sont limités. On peut toujours penser qu'on fera un appel au privé.

Pourquoi ne pas faire appel au privé pour finir de boucler les rocade ferroviaires, si on pense vraiment qu'il faut le faire ?

Pourquoi ne pas faire appel au privé pour augmenter de manière importante le trafic fluvial ?

En sortant des ports néerlandais, 40 % des marchandises partent par la voie d'eau. Il doit y en avoir 10 ou 15 % par le rail.

A la sortie du port Havre 2000 conçu sans structure pour un transfert vers le rail ou la voie d'eau, des choses ont été réalisées au dernier moment. Y compris à court terme, sur des aspects de développement économique, l'enjeu principal de nouvelles capacités est sur le fluvial en Île-de-France.

On peut sur la Seine multiplier entre 5 et 10 le nombre des marchandises, y compris pour venir jusqu'à St-Ouen-l'Aumône, car quelques projets sont défendus par Port Autonome de Paris, qui permettraient en quelques années et non à l'horizon 2015, horizon optimiste ; quand je vois le temps qu'il faut pour réaliser un tramway quand tout le monde est d'accord ; sur une telle autoroute, à mon avis, même si elle était décidée, ce ne serait pas avant 2020/2025.

D'ailleurs, on ne sait pas encore quand le tunnel de l'A86 sera inauguré, mais tous les six mois j'ai l'impression qu'il prend six mois de retard. On est loin du compte. Il faut faire des choix car les moyens de financement ne sont pas infinis.

Toutes les enquêtes montrent que, particulièrement en Île-de-France, la population demande des transports collectifs de qualité, fiables, performants, fréquents, la possibilité de se déplacer à pieds ou en vélo, car pour faire un kilomètre il n'est pas nécessaire de prendre sa voiture.

Une partie, y compris de la saturation sur les réseaux locaux, est due à ces déplacements inutilement routiers.

On n'a pas aujourd'hui la moindre idée des moyens financiers. L'Etat qui par ailleurs défend ses projets a indiqué que dans le prochain contrat de projet Etat/Région, il n'y aurait pas de budget routier. C'est un mystère supplémentaire sur la façon dont ces financements seront réalisés. La prévision était à 1,5 milliard d'Euros, objectivement, ce sera plutôt autour de 2 milliards.

En Île-de-France, les projets autoroutiers représentent une dizaine de milliards de projets autoroutiers, sans qu'il n'y ait aujourd'hui aucune perspective de financement, en tout cas très peu du Conseil Régional.

Nous avons été élus sur un objectif de mettre 80 % de nos budgets transport sur le développement des transports collectifs. Ce sera effectivement notre priorité.

Pour terminer sur le Parc Naturel Régional, et j'ai au moins un point d'accord avec Jean-Pierre BEQUET : ce tracé est complètement absurde, pas parce qu'il traverse des champs de patates, car beaucoup d'autoroutes traversent les zones rurales, mais car il repose sur une erreur profonde, que j'entends souvent, de la part de ceux qui le défendent : Considérer que la Francilienne serait le lieu de passage du trafic routier international. On y voit beaucoup de camions qui ont une plaque d'immatriculation des pays européens. L'Île-de-France est la première région économique d'Europe. Beaucoup de camions étrangers viennent en Île-de-France pour déposer ou prendre des marchandises. Le trafic, qui roule largement sur la Francilienne, est du trafic de camions qui ont à faire en Île-de-France et pas du trafic de transit.

Le transit se fait par l'Est et bientôt par l'Ouest. Les autoroutes par l'Ouest seront terminées avant que la Francilienne ne voit le jour. La question du transit international est une fausse question.

Personne ne prend la Francilienne pour faire le tour de l'Île-de-France, certains font peut-être la moitié ou un quart du tour, mais beaucoup font aussi une cinquième, c'est-à-dire qu'ils prennent l'infrastructure sur quelques kilomètres.

En ajoutant quelques dizaines de kilomètres pour arriver sur l'A13 complètement saturée, on voit bien les résultats de ce que l'on appelle les baïonnettes sur la Francilienne en Seine-et-Marne. Aujourd'hui, tous les gens que je connais et avec lesquels je discute sur les questions de transport, le fait que des rocade récupèrent des bouts d'autoroutes qui vont de la province vers Paris, personne n'envisage plus de faire ce type d'aménagements qui ne fonctionnent jamais.

Ce tracé n'a pas de sens. Encore une fois, ce n'est pas parce qu'il défigurerait le Vexin. Le tracé de la C13 se trouve dans le Schéma Directeur Régional. L'objet de ce tracé est destiné à faire croire qu'il y a une alternative.

Un élu important disait dans la presse que ne rien faire serait une mauvaise action, car la situation des riverains est insupportable. Toute action aujourd'hui ne peut s'inscrire que dans des projets au moins nationaux voire européens de développement des alternatives.

Encore une fois, la discussion uniquement sur un tracé local ne peut pas véritablement aboutir à un consensus.

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

Merci Monsieur VAMPOUILLE. Monsieur DEBARLE, cette intervention vous suggère je suppose un certain nombre de réflexions.

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

Notamment concernant les objectifs de la Francilienne, il est exact que le but premier de la Francilienne n'est pas de faire transiter des camions ou des véhicules, c'est-à-dire d'avoir sur la Francilienne des camions ou des véhicules qui ne s'arrêtent pas sur la zone d'étude concernée.

Ce trafic dit de transit est excessivement faible. Si l'on prend par exemple les poids lourds attendus sur ce prolongement de la Francilienne, ils représentent 8 000 poids lourds pour les tracés qui passent au Sud-Est de Cergy-Pontoise, pour 4 000 poids lourds qui passeraient au Nord-Ouest de Cergy-Pontoise.

Sur ces 8 000 poids lourds, 2 600 feront des trajets très courts, car ils auront à la fois leur point de chargement et leur point de livraison à l'intérieur de notre zone d'étude, soit le quadrilatère en violet sur le plan remis à l'entrée, allant depuis le sud de St-Germain jusqu'au Nord, où l'on se situe.

Ensuite, nous avons des poids lourds qui font ce que nous appelons du trafic d'échange, c'est-à-dire qu'ils ont leur point d'arrivée ou leur point de départ à l'intérieur de cette zone d'étude. Ce sont des camions notamment qui viennent livrer les produits que l'on consomme couramment ou qui viennent charger des produits qui vont aller à l'extérieur de la zone d'étude.

Parmi ces 3 700 poids lourds, une masse assez importante représente les poids lourds liés à l'activité de l'usine Peugeot à Poissy, soit 2 000 sur ces 3 700.

Enfin, il reste 1 700 poids lourds en transit, qui ne s'arrêtent pas dans notre zone d'étude.

Le trafic de transit observé en région Île-de-France est relativement de courte distance, car 80 % de ce trafic parcourent moins de 150 km. Effectivement, en prenant cette distance, on ne constate pas que ce soit forcément du trafic international.

En outre, aujourd'hui, les projets de développement d'autoroute de contournement de la région parisienne, tels qu'ils ont été décidés dans un Schéma Directeur adopté par le gouvernement en 2003, sont destinés à délester le trafic autour de Paris.

A l'écran, figurent les autoroutes en cours d'aménagement ou prévues et elles devraient permettre à ces poids lourds de ne pas passer par la région parisienne.

Si certains trafics de poids lourds souhaitent toutefois passer par la région parisienne, ceux-ci ont tendance à plutôt passer à l'Est. La plupart arrivent ou repartent par l'autoroute du Nord (90 %) ou par l'autoroute A16.

Le trafic qui pourrait intéresser le prolongement de la Francilienne concerne les poids lourds qui repartiraient par l'autoroute A10 ou A11, c'est-à-dire en direction de l'Espagne ou du Portugal.

Ces poids lourds viennent de Roissy et utilisent ensuite l'autoroute A3 par Rosny et l'autoroute A86, et ressortent au Sud de Paris. C'est un trajet qui fait environ 60 km de long.

D'autres poids lourds utilisent au départ le même trajet, mais passent par le périphérique Est de Paris, soit environ 60 km.

Le troisième tracé privilégié par ces poids lourds consiste à passer par la Francilienne à l'Est de la Région Parisienne, qui dessert de nombreuses plates-formes logistiques. Ils en profitent soit pour compléter un chargement ou décharger à l'Est.

Lorsqu'ils passent par l'Est de la Région parisienne ou la Francilienne, ils sont amenés à faire un tracé de 95 km, soit 50 % de plus que quand ils passent beaucoup plus près de Paris.

Enfin, s'ils étaient amenés à passer par le prolongement de la Francilienne, s'ils passaient par l'un des tracés au Sud-Est de Cergy-Pontoise, ils parcourraient environ 105 km.

S'ils étaient amenés à passer par le tracé violet, il faudrait ajouter une trentaine de kilomètres. Donc, on arrive à peu près au double de la distance la plus courte pour traverser la région parisienne.

Or, les poids lourds ne sont pas comme les véhicules particuliers. Ils circulent toute la journée et essaient de privilégier les heures où ils peuvent rouler. Le soir quand les automobilistes sont pris dans les embouteillages, ils peuvent constater que la plupart du temps, à côté d'eux, il y a beaucoup moins de poids lourds arrêtés. Ces poids lourds privilégient les tracés les plus courts.

Si pendant un certain temps, on a développé le tout autoroutier, maintenant des solutions alternatives sont étudiées et dépassent le stade d'étude pour arriver maintenant au stade de la mise en œuvre.

Concernant les liaisons longue distance, une autoroute ferroviaire devrait être mise en service fin 2007, c'est-à-dire des camions qui seraient chargés sur les trains avec pour le trafic qui nous intéresse, passant par Paris et repartant sur l'Espagne ou le Portugal, une ligne d'autoroute ferroviaire qui partirait de Lille pour relier Irun.

Le but de cette autoroute ferroviaire consiste bien à décharger sur l'ensemble de la France le trafic de transit. Il reste à développer du fret ferroviaire sur les courtes distances, et c'est beaucoup plus difficile, notamment pour arriver à absorber le chargement et le déchargement.

Ceci étant, avec plusieurs partenaires, nous menons une expérience et notamment l'enseigne Monoprix qui étudie une desserte de ses magasins au centre de Paris, à partir de la gare de Paris Bercy. Chaque magasin Monoprix de Paris serait ravitaillé par des véhicules propres à partir de la gare de Bercy, et celle-ci serait livrée depuis l'entrepôt logistique de Monoprix à Combs-la-Ville par des trains. Ceci étant, encore faut-il pouvoir trouver des modes adaptés.

Il ne s'agit pas de généraliser ce type d'expériences ; néanmoins en prouvant que ce type d'expériences peut réussir, petit à petit on avancera. Il est exact que la France présente un certain retard par rapport à un certain nombre de pays sur ces modes alternatifs de transport. A été cité le cas de la Hollande.

Des investissements sont prévus pour améliorer les capacités du transport fluvial, dont deux qui nous intéressent particulièrement dans la zone :

- La mise à gabarit du Canal Seine Nord, qui permettrait de relier la région parisienne au Nord de la France, et ensuite à Amsterdam.

Les prévisions d'amélioration du trafic tablent sur un triplement de ce trafic dans l'horizon qui nous intéresse, soit vers 2020.

Le triplement de ce trafic nous permettrait d'atteindre 12 millions de tonnes. Aujourd'hui, en Île-de-France circulent soit en transit, en échange ou en interne 365 millions de tonnes de fret.

Là aussi, ce sont des choses à développer, mais qui n'atteignent pas encore des tailles suffisantes pour nous permettre de ne pas compléter le réseau routier tel qu'il est aujourd'hui.

- La plate-forme portuaire d'Achères, qu'il est prévu d'installer pour augmenter aussi le transport fluvial à destination de la région parisienne.

Aujourd'hui, les projets de développement des réseaux routiers sont plus destinés à rattraper des retards ou compléter des infrastructures routières déjà existantes. Alors que la Francilienne a sur une grande partie de son parcours les caractéristiques autoroutières, saturées certes dans certains secteurs et à certaines heures de la journée, actuellement, force est de constater qu'entre Méry et Orgeval, il n'existe pas de voiries routières ayant ces caractéristiques.

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

Merci Monsieur DEBARLE. Y a-t-il dans la salle des interventions sur ce thème de l'opportunité du prolongement de la Francilienne ?

M. STEPHANE PARISKI, HABITANT DE MERIEL :

Je travaille à Bobigny et j'effectue le trajet quotidiennement en train, sauf si je travaille tard le soir ou si le trafic ferroviaire est perturbé, ce qui arrive très souvent.

Je ne vais pas revenir sur le débat concernant l'effet de serre, pourtant j'avais noté de nombreuses choses. Mercredi dernier, d'ailleurs, des parlementaires de tous bords politiques ont remis un rapport sur cette question. Ils parlent du « défi majeur du siècle à venir », c'est une vraie question, que l'on ne peut pas balayer d'un revers de main. Il y a vraiment matière à réfléchir et à engager des réflexions de fond sur nos modes de déplacement, et sur la façon dont on peut continuer à développer cette politique de tout routier.

En quelques années, vers Mériel, deux nouvelles autoroutes sont apparues : la Francilienne entre la Croix Verte et Mériel, et l'A115 entre Méry-sur-Oise et l'A15. Quelques mois après leur construction, on s'aperçoit que ces autoroutes sont complètement engorgées.

Je vois tout projet autoroutier comme un véritable aspirateur à automobiles, et comme une véritable invitation à multiplier les déplacements routiers. J'ai été atterré de recevoir dans ma boîte aux lettres ce projet relancé, comme le projet de l'A16, dont le Conseil Général a parlé, ainsi que le projet de gigantesque échangeur à la Croix Verte.

Je me demande s'il ne faut pas poser la question à l'envers : comment doit-on faire pour que réellement l'alternative à la voiture devienne quelque chose de crédible ?

Je prends le train tous les jours, ce qui représente 2H30 de trajet quand tout va bien. Les voies ferrées sont dans un état lamentable, elles ne sont pas du tout entretenues. Idem pour le matériel roulant, ce n'est pas un coup de peinture et quelques sièges changés qui feront évoluer ce matériel. Il y a des passages à niveau partout. Des voies ne permettent pas

d'atteindre des vitesses commerciales normalement atteintes par des réseaux performants sur des lignes modernes.

Je me demande franchement où il faut investir ces 2 milliards d'Euros !

Dans le Contrat de Plan, on ne parle plus du tout de certains projets. Tout à l'heure, quelqu'un a évoqué la liaison Cergy-Pontoise / Roissy Charles de Gaulle : il y avait un projet de train, la tangentielle Nord qui aurait dû relier Sartrouville et Cergy-Pontoise, à Noisy-le-Sec et Charles de Gaulle. On en parlait au milieu des années 90, mais plus maintenant. Personne ne sait où en est ce projet.

A un moment donné, peut-être investir massivement dans ces transports alternatifs, en l'occurrence dans le chemin de fer, est utile pour les déplacements quotidiens. Parfois c'est par militantisme, car c'est vraiment une épreuve d'attendre une heure à la Gare du Nord pour espérer avoir un train.

Pour les déplacements quotidiens, emprunter le train, quand cela marche bien, c'est efficace, c'est bon pour l'environnement et c'est également une source de confort.

Pouvoir investir massivement dans le développement des chemins de fer, serait aussi une façon d'alléger les autoroutes, et d'offrir une véritable alternative crédible.

Aujourd'hui, j'ai vraiment l'impression qu'on décourage les gens de prendre le train. Il faut peut-être inverser la tendance.

(Applaudissements)

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

Une question très pratique : comment dans vos réflexions prospectives, avez-vous intégré ces possibilités de développement du transport en commun ferroviaire ?

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

Il faut développer ces transports en commun, avec un partage des crédits sur les transports en commun entre l'amélioration des lignes existantes et la création de lignes nouvelles. C'est pourquoi dans nos prévisions de mise en service de nouvelles infrastructures, souvent on nous reproche lors de ces soirées de proximité d'être assez frileux, car nous n'avons pris en compte à hauteur de 2020 qu'un phasage de la tangentielle Ouest, qui irait de St-Cyr-l'École à Achères, en desservant St-Germain et Poissy.

Cette tangentielle, qui accueillerait 25 000 voyageurs, permettrait à 5 000 automobilistes d'abandonner leur véhicule et d'emprunter cette tangentielle. Nous sommes restés dans un cadre financier de répartition des crédits entre ces deux opportunités : améliorer les transports existants et la création de lignes nouvelles. La tangentielle Nord avance entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, mais beaucoup moins dans la partie Ouest, qui vous intéresse.

Voilà pourquoi si un prolongement de la Francilienne était décidé, une réflexion serait à lancer sur la réorganisation du réseau de bus notamment, puisque cela pourrait permettre dans certains secteurs des reconquêtes de voirie pour les bus, les vélos ou la marche.

Il est évident que dans certains secteurs, et cela a été clairement annoncé à Éragny, le but de la commune d'Éragny est de transformer la RN184 en un boulevard urbain. Actuellement, les piétons sont totalement exclus, et les cyclistes courent un danger en l'empruntant. Ceux-ci pourraient retrouver de la place pour circuler.

Concernant les transports ferrés, nous avons présenté une possibilité.

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

Au cours de la réunion thématique qui s'articulera autour de ces questions de perspectives des besoins de déplacements, et la manière de les satisfaire, nous ferons appel au STIF et à la SNCF pour avoir des réflexions prospectives sur ce sujet.

On vous accuse de nous mettre dans un cercle vicieux : un trafic provoque des embouteillages, pour y répondre vous développez les autoroutes, ce qui suscite des trafics supplémentaires. On ne sait pas où l'on va ainsi. Avez-vous quelque chose à répondre là-dessus ?

Votre projet développe-t-il vraiment du trafic routier ?

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

Les résultats des études de trafic en Île-de-France n'indiquent pas d'appel de trafic. Par contre, il existe des transferts de trafic.

L'ouverture de l'autoroute A115 a attiré des utilisateurs, mais les routes et les communes proches de cette autoroute ont vu leur trafic largement diminuer, ce qui a permis de reporter un trafic qui était vraiment dans des zones très urbanisées sur une infrastructure qui se situait dans une zone nettement moins urbanisée.

En Île-de-France, à l'heure du pointe du soir, l'ensemble des véhicules parcourent environ 17 millions de kilomètres. On a regardé les appels de trafic réalisés en fonction des tracés. Ceux-ci sont très faibles pour deux des tracés :

- Tracé noir : 1 700 km, et c'est totalement marginal.
- Tracé violet : il est plus long pour des gens qui mettront encore moins de temps pour aller d'un point à un autre.

Sur les autres tracés, on a un gain de kilomètres parcourus, car ce sont des tracés un peu plus courts.

Sur la zone d'étude : 2 millions de kilomètres sont parcourus à l'heure du pointe du soir. On a un accroissement du nombre de kilomètres parcourus, c'est toujours plus fort dans le cadre du tracé violet.

Cet accroissement de véhicules provient d'un report de certains véhicules qui aujourd'hui passent par l'A86, qui n'est pas dans notre zone d'étude, et qui viendraient emprunter le prolongement de la Francilienne.

On augmente aux alentours de 30 000 kilomètres parcourus dans cette zone d'étude, par rapport à ce qui se passe aujourd'hui à l'heure de pointe du soir.

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

Sur ce thème de l'opportunité du prolongement, vous avez la parole !

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :

Contrairement aux propos tenus par M. DEBARLE, ayant participé pendant 5 ans aux débats sur la tangentielle Nord et sur la tangentielle Ouest, il n'y a aucune volonté politique, et même, tout est fait pour retarder ces ouvertures, et tous les prétextes sont bons.

C'est la tangentielle Ouest qui nous intéresse, et elle ne va que jusqu'à St-Cyr, alors qu'il faut une réouverture totale de Cergy jusqu'à Versailles, et même la prolonger ensuite sur la tangentielle Sud qui a les mêmes problèmes.

Dire que l'on favorise les transports collectifs, c'est entièrement faux.

MME MALKASSE :

Je vous prie de m'excuser si je m'éloigne un peu des idées générales, mais je voudrais avoir plus de précisions sur le projet de passage de la Francilienne sur le tronçon Mériel-Butry, et sur les travaux envisagés qui semblent assez considérables sur cette partie.

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

On va vous les donner dans quelques instants. Je voudrais cependant poursuivre le débat sur l'opportunité du prolongement.

M. JOACHIM BROOMBERG, HABITANT AUVERS-SUR-OISE :

Je suis habitant d'Auvers et aussi doctorant sur ces questions de transport public et d'aménagement du territoire.

Je voulais rebondir fortement sur les deux interventions de Michel VAMPOUILLE et Stéphane PARISKI. Le bon débat est centré sur cette question : est-il indispensable de prolonger la Francilienne ? Et ce n'est pas le débat sur les tracés.

Sinon, on manque complètement les enjeux énormes que sont les enjeux climatiques et ceux du report modal. On est complètement en excès sur la circulation routière. On a trop favorisé le routier depuis 30 ou 40 ans par rapport aux autres modes. La vapeur à renverser est énorme.

L'intervention de Stéphane PARISKI m'a fait penser que les politiques sont très en retard par rapport à ce que les gens sont prêts à accepter comme changement d'habitudes et d'attitudes pour leur futur, et celui de leurs enfants.

Les politiques, et surtout notre gouvernement, sont très frileux et n'ont pas envie de prendre des choix courageux sur le transport public et ses alternatives. Ils veulent faire des choix qui n'impacteront pas du tout les comportements des gens, ce qui est absolument lâche.

On sait très bien que l'on ne pourra pas inverser la tendance sans changement de comportement. Stéphane PARISKI fait un choix politique : il prend les transports publics, même si c'est difficile, et l'assistance a applaudi. Nous sommes nombreux à être prêts à le

faire. Les politiques n'ont pas ce courage, il pense que les gens ne lâcheront jamais leur voiture, et qu'il faut leur donner plus d'autoroutes. Le débat s'en trouve faussé.

Je pense vraiment qu'il faut se reporter à des études sur le décalage entre ce que les hommes politiques pensent que les gens sont prêts à faire, et ce que les gens sont prêts à faire si on leur demande directement. Il y a toujours 10 ou 20 % d'écart.

Les gens sont prêts à faire des efforts, et beaucoup d'efforts devraient être faits pour communiquer avec les gens sur la façon de changer nos comportements pour avoir un avenir vivable.

(Applaudissements)

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

J'en profite pour appuyer les propos de l'intervenant précédent, car la question primordiale à se poser porte sur l'opportunité.

Je voudrais revenir quelques instants sur deux points qui ont été évoqués, notamment par M. DEBARLE sur les transports en commun. Il faut prendre les documents du Maître d'ouvrage. Page 44, les perspectives de développement des transports en commun : « *Le Schéma Directeur de la région Île-de-France fait de l'amélioration du réseau de transports en commun une priorité régionale* ». Cette phrase est sans ambiguïté.

« *Les prolongements du RER A et celui d'Éole font partie des priorités, qui peuvent être remises en cause au moment de la révision en cours du SDRIF* ». Une priorité, qui peut être remise en cause n'est plus franchement une priorité.

« *Cette mise en révision a permis aux principaux opérateurs de transports en Île-de-France de faire valoir leur point de vue...La RATP souhaite concentrer ses efforts d'investissement sur l'amélioration de l'existant où le nombre des usagers offre une rentabilité élevée* ». On voit tout de suite sur quoi s'orientent les choix.

« *La SNCF propose la réalisation d'une rocade ferrée en zone dense de moyenne couronne, et la poursuite de la politique de développement des tangentiels* ». Au moins, la SNCF s'engage à finir cette tangentielle.

Dans le rapport du Maître d'ouvrage, on ne voit pas franchement une très forte volonté, contrairement à ce que les opinions publiques souhaitent, et on l'a vu par les deux intervenants précédents.

Concernant le trafic de transit, page 8, chapitre 1 objectifs du prolongement de la Francilienne : « *...la nouvelle voie n'accueillera qu'une part mineure de trafic de transit, mais écoulera un important trafic local* ». Mineur signifie bien qu'il n'y en a pas beaucoup et important signifie qu'il y en a beaucoup.

Or, si l'on se reporte à la page 53, au 2^{ème} tableau, et notamment le tracé rouge qui a toutes les faveurs du Maître d'ouvrage, on voit les trafics de transit, les trafics d'échanges, les trafics internes, et le total. Le pourcentage montre que le trafic de transit avec 27 500 UVP représente 26 % du total ; c'est ce qui s'appelle être mineur ! Et le trafic local qui est très important, avec 34 300 UVP représente 32 % du total.

Entre mineur (26 %) et important (32 %), la différence n'est pas évidente, alors qu'elle l'est dans les termes du débat.

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

Concernant le trafic, je maintiens ce qui a été écrit dans le document, sur le tracé rouge, le trafic de transit est de 25 000 véhicules sur un total de 100 000, et le trafic local constitué de l'échange et du trafic interne est de 80 000 véhicules. Le trafic local est donc plus important que le trafic de transit et je crois que M. VAMPOUILLE, il y a quelques instants, a dit, bien qu'en d'autres termes, pratiquement la même chose.

En ce qui concerne la phrase que vous avez relevée sur les transports en commun, il faut savoir qu'au moment où le document a été réalisé démarrait le groupe de travail spécialisé dans le cadre de la révision du Schéma Directeur de l'Île-de-France. Nous avons pris un certain nombre de précautions, nous avons indiqué ce qui était prévu dans le Schéma Directeur qui existe depuis 1994, et nous avons bien spécifié que les priorités du Schéma Directeur de 1994 pouvaient être remises en cause par la révision qui est en cours.

C'est dans ce contexte que la phrase a été écrite, mais ce n'était pas un souhait.

M. MICHEL VAMPOUILLE, REPRESENTANT DES VERTS ÎLE-DE-FRANCE, VICE-PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL, VICE-PRESIDENT DU PARC NATUREL REGIONAL DU VEXIN FRANÇAIS, HABITANT D'AUVERS-SUR-OISE :

J'ai entendu dire que les politiques sont en retard, peut-être que certains étaient en avance il y a déjà une trentaine d'années. Tous les politiques ne sont pas à mettre dans le même panier !

Et notamment la volonté politique de la Région sur le développement des transports collectifs qui représente près d'un tiers du budget du Conseil Régional et près de 80 % sur les transports collectifs.

La révision du Schéma Directeur peut remettre en cause des opérations précises, mais l'orientation consiste bien à privilégier fortement les transports collectifs. Privilégier une urbanisation et une ville plutôt compacte, plutôt que l'étalement urbain, c'est aussi pour privilégier les transports collectifs, la réduction des distances de déplacement.

Notre objectif n'est pas de permettre aux Franciliens qui habitent à Cergy d'aller travailler à Marne-la-Vallée, mais de faire en sorte qu'en habitant à Cergy, ils trouvent dans un périmètre relativement restreint les emplois, les activités culturelles, les activités sportives, et c'est bien cela aussi l'objectif du Schéma Directeur, réduire le besoin de déplacements des personnes et qu'on l'organise différemment.

M. LOIEZ RAPINEL, CONSEILLER MUNICIPAL HERBLAY :

Je tenais à venir ce soir, déjà car Jean-Pierre BEQUET est un ami, mais surtout car il me paraissait important de m'exprimer devant les habitants du parc du Vexin.

Comme vous le savez, nous nous opposons à tous les tracés qui passent en zone urbanisée, soit les tracés bleu, vert, rouge et noir qui saccageraient complètement le tissu urbain.

Je tenais ce soir à dire de manière très claire que ce n'est pas parce qu'on s'oppose au passage de l'autoroute qu'on souhaite qu'elle passe chez les autres. Il ne faudrait pas que l'on oppose les populations entre elles dans une sorte de jeu où l'on se passerait la patate chaude, en espérant qu'elle passe chez le voisin et pas chez nous. C'est dangereux et ce serait irresponsable.

J'ajouterai qu'il nous appartient, en tant qu'élus en responsabilité, de modérer la situation. On s'oppose tous à ce que l'autoroute passe par l'un des tracés proposés par la Commission. Ce soir, les choses sont claires.

Parmi les objectifs présentés par la Commission, un est réel et un nécessite un traitement par les pouvoirs publics. C'est la question du passage de la RN184 à Éragny. On ne peut pas continuer à admettre que la population d'Éragny soit sacrifiée par ce qui est en fait une autoroute. Ce point noir doit être traité. Ce n'est pas parce qu'une population est en difficulté qu'il faut transférer ces difficultés sur d'autres populations.

Que nous propose-t-on aujourd'hui ? Simplement, un transfert des problèmes et des nuisances subis par les gens d'Éragny vers d'autres populations du Val-d'Oise et des Yvelines. C'est inacceptable.

Je souhaitais ce soir, Monsieur BERGOUGNOUX, vous demander solennellement une chose. Dominique GILLOT, Maire d'Éragny a affirmé il y a quelques jours qu'il existait dans les cartons de la DDE un projet de traitement de la RN184, qui permettait de faire en sorte que les poids lourds ne traversent plus Éragny.

Je vous demande solennellement ce soir d'exhumer des cartons de la DDE ce projet, de le mettre dans le dossier qui nous occupe aujourd'hui, et de faire en sorte qu'il soit soumis aussi au débat public.

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

Ce n'est pas la Commission qui présente le dossier, mais le Maître d'ouvrage, et nous sommes là pour faciliter le dialogue et vous écouter. Vos propos seront scrupuleusement enregistrés.

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

Des études sont en cours pour améliorer le fonctionnement de la RN184, en termes de sécurité, de carrefours, mais ces améliorations ne seraient que succinctes, elles contribueraient à améliorer légèrement les carrefours mais ne permettraient pas de résoudre l'ensemble des problèmes. En effet, aujourd'hui, nulle solution alternative n'est offerte aux véhicules utilisant la RN184, il s'agit essentiellement d'améliorer la sécurité des piétons.

Les études que je connais sont plutôt des améliorations à faire en attendant la décision sur le prolongement de la Francilienne qui permettrait une réelle requalification de la RN184 en boulevard urbain avec une maîtrise de la circulation.

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

Je pense en effet qu'il faudrait le faire.

Je n'ai vu là-dessus que des choses assez vagues, je pense qu'il faudrait donner un certain nombre de précisions pour voir s'il ne s'agit que d'améliorations ponctuelles ou si les problèmes importants sont traités.

Monsieur, vous avez la parole.

M. YORGHOS REMVIKOS, AMIS DU VEXIN FRANÇAIS :

Le nom de l'association déjà laisserait penser que nous sommes contre ce tracé Nord-Ouest qui traverserait le territoire du Vexin.

J'ai déjà précisé à Pontoise, et je tiens à l'affirmer ici que nous sommes contre tout aménagement autoroutier qui consiste à aggraver la situation de la planète, et Michel VAMPOUILLE l'a dit mieux que moi, et à laisser filer une situation intolérable.

Ce projet remonte à 40 ans, et ce n'est pas parce que l'on a laissé pourrir la situation jusqu'à un point où c'est totalement invivable pour la population d'Éragny qu'il faut passer en force aujourd'hui avec un certain nombre d'arguments qui me semblent relever plus de l'idéologie que de tout autre chose.

Je tiens quand même à apporter cette précision sur l'activité économique. On nous dit que c'est essentiel pour l'activité économique : pour quelle activité économique et à quel coût ?

Comme je l'ai dit à Pontoise, et comme j'aimerais le préciser chiffre à l'appui à la réunion thématique sur les impacts sanitaires, on a tendance à évacuer les coûts externes que l'on rejette sur la collectivité à long terme.

De quoi s'agit-il ? Je prends les chiffres des rapports officiels adoptés sur le plan national. Ce sont des chiffres plutôt modestes : entre 10 et 15 000 morts anticipés par an en France attribués à la pollution automobile.

On ne va pas débattre des effets sanitaires sur les différents tracés, c'est un problème à considérer sur le plan global. C'est effectivement un problème dont la dimension ne peut être perçue qu'à ce niveau national. C'est un chiffre deux à trois fois supérieur à celui des morts par accidents de la route annuellement en France.

Je parle de ces effets sanitaires, car il serait intéressant d'intégrer dans les investissements les effets de la pollution sur la population riveraine, sur la population plus lointaine. Le coût du carburant a également un impact. On ne fait rien pour limiter le trafic, on continue à consommer du carburant qui tend à manquer et à produire des effets de serre.

Encore une fois, on a fait un débat exemplaire sur le plan de la production des documents, mais à force de nous enfermer dans un choix de tracé, on se trompe de dossier et d'enjeux.

(Applaudissements)

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

Je l'ai déjà précisé, le débat en effet ne se réduit pas à un choix de tracé mais doit traiter de l'opportunité. Le Maître d'ouvrage vous répondra dans quelques instants.

Monsieur, vous pouvez parler.

M. PATRICK LATTRE, ENNERY :

J'ose espérer que c'est un faux problème, et que ce n'est pas parce qu'on ne continuera pas et ne terminera pas la Francilienne qu'on empêchera les gens de prendre leur voiture.

Quand la Francilienne a été faite de Roissy à Cergy, je n'ai pas multiplié mes déplacements à Roissy. Je retiens simplement qu'une ligne de bus a été créée, et qu'elle n'aurait pas été créée si ce tronçon n'avait pas été fait.

De plus, souhaite-t-on travailler à proximité de notre domicile ? A ce moment-là, il faut des emplois près de sa résidence.

Je pense que l'on peut arriver à faire les deux, on n'a pas plusieurs axes qui nous permettent d'aller de Cergy au sud de l'Île-de-France. Le but n'est pas d'avoir 3 ou 4 autoroutes pour essayer de désengorger.

Aucun axe ne permet depuis Cergy de rejoindre le sud de l'Île-de-France. Puisque cela a été fait dans les trois quarts de la région, il est méritoire que le Val-d'Oise et le Nord des Yvelines puissent avoir ce morceau.

Cela doit s'accompagner ensuite d'une vraie réflexion pour ne pas utiliser les véhicules, pour développer les transports qui puissent desservir Cergy, St-Germain-en-Laye et Versailles.

J'estime que c'est un faux problème et ce n'est pas parce que l'on ne fera pas ce tronçon que les gens arrêteront de prendre leur voiture. On peut arriver à faire les deux. Je retiens qu'on peut partir une fois ou deux par an en vacances et descendre par Trappes, sans utiliser le périphérique. On appréciera d'avoir des infrastructures routières correctes pour éviter les accidents, notamment sur la RN184 qui n'est pas sûre du tout. On ne partira pas plus souvent en vacances, parce qu'on aura une Francilienne qui sera terminée.

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

Quelles hypothèses avez-vous faites sur le comportement des gens ? L'apparition de cette autoroute modifie-t-elle vos hypothèses de déplacements ?

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

Effectivement, les hypothèses de déplacements ne sont pas modifiées par la création de ces routes. Pendant un grand nombre d'années, les gens avaient une tendance à utiliser chacun de plus en plus leur véhicule. Cette tendance n'est plus vraie depuis au moins une dizaine d'années, le nombre de déplacements faits par chacun reste stable.

Simplement, on enregistre une croissance notamment dans certains secteurs, du nombre d'habitants et du nombre d'emplois. C'est cela qui crée l'augmentation des déplacements en véhicules, mais pas la création d'autoroutes nouvelles.

Nous avons un déplacement de la circulation, mais nous n'avons pas, surtout dans une zone qui est déjà bien pourvue de routes, comme la région Île-de-France, d'accroissement des déplacements. Quand on n'a pas la possibilité d'aller quelque part et qu'une infrastructure nouvelle le permet, on voit cette augmentation des déplacements, mais en région parisienne, ce type de comportement est tout à fait marginal. Il faut consacrer du temps au transport, mais on peut se déplacer.

C'est ce qui explique le tableau montrant précédemment qu'à l'heure de pointe du soir le nombre de véhicules et le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules n'a pas tendance à s'accroître avec la réalisation du prolongement de la Francilienne.

M. JOACHIM BROOMBERG, HABITANT AUVERS-SUR-OISE :

Je suis désolé de m'inscrire en faux contre vous, Monsieur DEBARLE, mais ce que vous dites en faux. En tout cas, les études le prouvent.

Le nombre de déplacements par habitant n'augmente pas. Selon les enquêtes globales de transport, il reste stable sur 25 villes en France.

Le nombre de kilomètres parcourus par habitant augmente. Les gens ne font pas plus de déplacements, mais ils vont plus loin, car ils peuvent y aller plus facilement dans le même temps, parce qu'on améliore les infrastructures.

Ce que vous dites est faux et très dangereux, donc il faut faire attention.

Ce qui va permettre aux gens de ne pas prendre leur voiture mais les transports collectifs, c'est bien le différentiel de temps entre le temps passé dans les transports publics et celui passé en voiture.

Si vous diminuez le temps passé en voiture, en augmentant la vitesse sur les réseaux en améliorant les infrastructures, et que par ailleurs vous n'améliorez pas aussi bien les transports collectifs, et c'est plus difficile, forcément vous pénalisez deux fois les transports publics. Donc, vous vous tirez dans le pied, et vous nous tirez dans le pied, et dans celui de la planète. Arrêtez de dire ce genre de choses !

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

Monsieur DEBARLE, je pense que vos affirmations sont étayées par des analyses.

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

Les études citées sont nos études de trafics sur l'ensemble de la Région Île-de-France, réalisées à un instant donné. La tendance est de toujours consacrer le même temps de transport. Quand ils peuvent accroître leurs déplacements, ils ont tendance à le faire, plutôt que réduire le temps de transport.

Pourquoi les gens cherchent-ils à accroître leur distance ? C'est marqué dans les études avec les cartes d'accessibilité. Cela permet à chacun d'accéder à une zone, notamment pour trouver un emploi, qui est beaucoup plus importante.

Si certaines personnes pendant un certain temps accroissent leur durée de transport, lorsqu'elles ont ensuite le choix dans le parcours professionnel, elles cherchent à rapprocher le lieu de travail du domicile.

Des phénomènes inversent se produisent. A un instant t sur le prolongement de la Francilienne, nos études de trafic ne nous donnent pas un accroissement du nombre de kilomètres parcourus.

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

Ce sont des questions que nous approfondirons, et vous êtes invités bien entendu à participer à la réflexion sur ce thème.

M. LAURENT BORYCK, HABITANT DE CHARS :

Ce secteur n'est pas pris en compte dans l'étude, car nous sommes au Nord-Ouest de la surface et du périmètre de l'étude. Ceci dit, j'ai un regret et une interrogation concernant le tracé Nord-Ouest.

Mon inquiétude porte sur vos propos concernant la partie Est de l'A104. Vous avez parlé de plates-formes logistiques expliquant la descente des poids lourds venant du Nord pour aller vers l'Espagne et le Portugal. Ces plates-formes logistiques sont venues après l'implantation de l'A104 et non avant.

Mon regret est que l'on n'ait pas pris en compte du tout la présence d'un aérodrome tout à fait à proximité de cette autoroute A104 qui serait dans le cadre du tracé Nord-Ouest un point de desserte malheureusement idéal à cet aérodrome, et de toutes les implications que cela pourrait avoir ensuite sur la vie des usagers, si toutefois, et je n'ose pas le croire, ce tracé était retenu.

Je m'inscris aussi en faux vis-à-vis de ce tracé. J'ai cette inquiétude majeure, d'autant que l'on a un problème sur le développement de Roissy. Je ne veux pas parler de Feddex qui s'est installé après la réalisation de la déviation de Goussainville et le raccord à l'A104.

Je n'ose pas croire que dans un projet autour de 2030, on ait un nouveau Feddex à Cormelles-en-Vexin, et j'en serais très inquiet.

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

Cela nous ramène à la discussion sur le tracé violet. Il faudra répondre à M. REMVIKOS sur la question d'une valorisation globale de l'actif et du passif d'une opération de cette nature.

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

Quand une infrastructure routière est créée, effectivement un calcul comprend un certain nombre de termes pour voir si la société sort gagnante ou perdante de la réalisation de cette infrastructure.

C'est un résultat qui transforme en Euros un certain nombre de critères, on matérialise le temps, et quand des heures sont gagnées dans les transports, cela représente une certaine somme.

Lorsqu'on diminue le risque d'accidents routiers, cela permet également d'avoir un meilleur coût. La pollution est également prise en compte. Les résultats de notre étude sur la qualité de l'air ont été monétarisés.

C'est fait en fonction de circulaires qui fixent le mode de calcul de ce que l'on appelle la rentabilité. C'est un terme que je n'aime pas trop, mais c'est celui qui est utilisé, il faut l'entendre en tant que rentabilité pour la société française en général.

Dans ce cadre, le coût en termes d'accroissement d'effet de serre a été estimé à 90 000 € par an sur une base de 100 € la tonne d'effet de serre produite en plus.

Les coûts de pollution sont également monétarisés, même s'il est difficile de monétariser la santé. Ils s'élèvent à 200 000 € par jour.

Ceci figure dans le dossier à la fin de l'étude sur la qualité de l'air.

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

C'est une discussion un peu trop technique pour être abordée ici ce soir, mais elle doit être précisée.

MME ÉVELYNE POMMERET, BEAUCHAMP :

Je suis chef d'entreprise, et je voulais aborder différents sujets car des choses m'étonnent. Comment peut-on chiffrer le nombre de morts par pollution automobile plutôt que par une autre forme de pollution ?

Étant physicienne de formation, je sais qu'il ne faut pas dépasser certains seuils dans certaines productions chimiques, même si ce n'est pas dans mon domaine, puisque je suis dans le bâtiment. Je suis horrifiée de voir tout autour de Paris les incinérateurs, et AUROR'ENVIRONNEMENT est un scandale sans nom.

Les incinérateurs sont autorisés à polluer au maximum de ce qui est autorisé dans l'industriel. C'est gravissime de les avoir mis aussi près des villes. Je veux bien que ce soit hors sujet.

Pour nous, qui sommes desservis par des camions, nous avons constaté qu'en très peu de temps, des semi-remorques qui faisaient 10 mètres arrivent à atteindre 25 mètres. Ils ne peuvent plus passer dans certaines rues.

Dans ma commune, des jeunes ont guidé des chauffeurs routiers et les ont fait emprunter des petites rues. Dans les angles de rues, ils ne pouvaient absolument pas tourner.

Ces semi-remorques ne peuvent plus passer à certains endroits. C'est très dangereux de les laisser passer dans certaines villes, il leur faut des voiries adaptées, et qu'ils ne viennent pas polluer les villes et occasionner des accidents. C'est un point important.

Effectivement, il y a beaucoup de plates-formes logistiques à l'Est, car c'est le tracé le plus simple, le plus court et le plus rapide. Cela coûte plus cher de faire livrer à l'Ouest de Paris qu'à l'Est. Je pense qu'une plate-forme logistique se créera dans un endroit que j'aime bien.

On va faire le grand canal nord qui va relier tous les canaux. Par contre, ce sera un apport formidable, et je crois beaucoup au fluvial qui demeure une belle solution, mais cela va créer des plates-formes logistiques.

Attention aux berges, protégez-les, ne laissez pas faire n'importe quoi sur les plates-formes au bord du fluvial. C'est une belle solution, mais protéger quand même le reste.

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

Il va peut-être falloir qu'on parle, Monsieur DEBARLE, du tracé violet, puisque vous avez déjà différentes questions.

Madame avait demandé des précisions sur une partie de ce tracé. Pouvez-vous nous en dire quelques mots ?

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

Je vous propose de décrire le tracé à l'aide des photos aériennes.

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

Si vous voulez, sans entrer dans les détails, mais toutefois en répondant précisément à la question posée par Madame.

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

Bonsoir à toutes et à tous, je vais vous parler du tracé violet, qui est présenté au débat et qui intéresse directement votre commune. Je vais partir du Nord au Sud, en prenant l'origine de la RN184 à Villiers-Adam et en terminant à Pontoise.

D'après le document distribué en réunion, le tracé prend son origine au niveau de l'échangeur existant avec la RN184 et la Francilienne réalisée au Nord de l'Île-de-France. A partir de Mériel, le tracé s'enterre pour ensuite commencer le tunnel pour franchir la Vallée de l'Oise et l'Oise. Ce tunnel représente une longueur d'environ 3,5 km.

A la sortie de ce tunnel, un viaduc permet de franchir la ravine des vallées. Ce viaduc fait une longueur d'environ 500 mètres.

Ensuite, le tracé passe au Nord d'Auvers-sur-Oise, au Sud d'Hérouville, au Sud de Livilliers et au Nord d'Ennery. Dans toute cette partie, le tracé est en dessous du niveau du terrain naturel, afin notamment de limiter les effets sur le paysage. Un certain nombre d'échangeurs sont prévus dans cette partie, avec la RD928 et la RD927.

Ensuite, le tracé continue vers le Sud en passant au Sud de Génicourt et au Nord d'Osny. Un échangeur est prévu avec la RD915. Ensuite, on arrive pour franchir la Vallée de la Viosne au Sud-Est de Boissy-l'Aillierie.

Après, on accède à la RN14 au niveau de Cergy où là aussi un échangeur est prévu.

Enfin, on termine à l'Ouest de Courdimanche où une tranchée couverte est prévue sur une longueur d'environ 1,5 km.

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

Merci Monsieur LEFEVRE. Parlons de ce tracé violet !

D'abord, je vous dois peut-être quelques explications. Pourquoi ce tracé violet a-t-il été mis dans les solutions soumises au débat ? Tout simplement par l'historique que rappelait Monsieur DEBARLE.

A un instant donné, un tracé retenu en 1997 a été « suspendu » pour faire des études complémentaires, qui ont porté sur ce tracé violet ou quelque chose de similaire dans ces possibilités techniques et dans ces fonctionnalités.

A l'époque, un verdict a été rendu, il correspond à la position initiale du Maître d'ouvrage, qui a été rappelée tout à l'heure. Certains ont considéré que les conclusions de cette expertise n'avaient pas été suffisamment diffusées et discutées. Il a semblé avec évidence à la Commission Nationale du Débat Public qu'il était nécessaire d'aller jusqu'au bout de la discussion sur ce point, de présenter ce tracé, d'en voir les problèmes de réalisation et les fonctionnalités par rapport à la problématique du prolongement de la Francilienne.

Je vous propose que l'on en dise maintenant quelques mots.

M. GERARD CLAUDEL, PARC NATUREL REGIONAL DU VEXIN :

Mesdames et Messieurs, bonsoir, et merci Monsieur le président de me permettre de livrer à la Commission le sentiment du Comité Syndical du Parc Naturel Régional du Vexin Français.

Je le ferai très brièvement pour deux raisons. D'abord, les bonnes causes n'ont pas besoin de longues argumentations. Beaucoup de choses ont déjà été dites, notamment par Jean-Pierre BEQUET, ce qui est normal car il est Vice-Président du Parc Naturel Régional.

Pour nous, ce tracé Nord-Ouest manque totalement de crédibilité. On a pensé que c'était un alibi pour alimenter le débat public. Vos propos, Monsieur le Président, me confortent un peu dans cette opinion. Il fallait bien présenter un autre tracé.

En tout cas, pour le Parc Naturel Régional, la traversée du Vexin n'a aucune justification, ni technique, ni économique, ni écologique, ni financière.

Il n'y a aucune justification technique, ne serait-ce que par la longueur de la voie : 56 km, soit deux fois et demi plus que les autres tracés éventuels.

Il n'y a aucune justification économique, et François COUPIN l'a dit tout à l'heure, cela ne dessert absolument aucun centre économique ou d'habitat.

Il n'y a aucune justification écologique, car l'allongement de son parcours, si l'on multiplie par deux fois et demie les kilomètres, multiplie aussi d'autant la consommation de carburant et la pollution générée.

Enfin, il n'y a aucune justification financière, car passer de 1,1 à 2,1 milliards d'euros, on pourra toujours économiser 1 milliard pour les tangentielles.

Aucun tracé de l'A104, et c'est ce qui doit être souligné, ne figure dans la charte du Parc naturel qui a été approuvée en 1995.

Il est contraire et incompatible avec l'avant-projet de charte que depuis deux ans nous avons étudié au Parc à la fois avec les représentants de l'État, avec les représentants de la Région Île-de-France, avec les représentants des Conseils Généraux du Val-d'Oise et des Yvelines, et avec les 103 communes qui font partie du Parc Naturel Régional, et qui sont concernées par cette charte « objectifs 2019 ».

C'est pourquoi, à l'unanimité, les membres du Comité Syndical, qui sont eux aussi des représentants de la Région, des départements et des communes, ont refusé le 20 mars dernier ce tracé à travers le Vexin français de l'A104.

On peut se poser une question : sommes-nous uniquement pour autant par principe contre tout aménagement routier dans le Vexin français ? Non, et nous l'avons démontré, car nous n'avons manifesté aucune opposition, et nous avons même collaboré à la transformation de la D14 en deux fois deux voies sur la traversée totale Ouest/Est du Vexin.

Donc, on ne peut nous accuser ni d'égoïsme, ni de parti pris, mais notre position n'est commandée que par le bon sens.

C'est le bon sens qui doit prévaloir avec le souci de l'intérêt général.

Alors, Monsieur le Président, pour éclairer votre Commission, car vous êtes venu là pour vous informer, je vais poser une question à l'assistance : quels sont ceux qui ici sont pour la traversée du Vexin par l'A104 ?

(Personne ne lève la main).

(Applaudissements)

Je crois que vous pourrez noter cela, Messieurs, Mesdames, dans votre rapport. Vous disiez, Monsieur le Président, en démarrant que ce Débat Public était destiné à savoir s'il fallait faire ou non. C'est à vous qu'il appartient de le dire.

Ce soir, ce que je vous dis avec tous ceux qui sont ici, en tout cas dans le Vexin, ce n'est pas là qu'il faut faire. Dans le Vexin, on ne passe pas !

(Applaudissements)

M. ROLAND CARDOT, ASSOCIATION « PREMIERE GAUCHE » :

Je vais aller dans le sens des propos de M. CLAUDEL. Sur les 5 projets, on va parler du tracé violet qui contourne la ville nouvelle de Cergy-Pontoise par le Nord-Ouest.

En plus de son coût, qui est l'un des plus élevés : 2,1 milliards d'euros, il aura également pour effet d'augmenter de 12 km la longueur de ce trajet. A cela, il conviendra d'ajouter 16 km pour relier Epône à Orgeval sur le tracé de l'A13, soit un total de plus de 28 km ; ce qui nous donne une augmentation de plus de 130 % de la distance totale à parcourir par rapport aux autres projets.

Cet allongement des temps de transport entraîne tout naturellement une augmentation de la consommation énergétique, et donc une très nette dégradation de la qualité de l'air. À cause de sa longueur, ce tracé est celui qui présente le plus fort taux d'augmentation des émissions par rapport aux autres scénarii, augmentation des dioxines de carbone, d'oxyde d'azote, de benzène et de particules fines.

Ce projet est donc l'un des moins écologiques.

De plus, il est bon de rappeler qu'il ne déléstera en rien la RN184 de son trafic.

J'émettrai un bémol aux propos de M. CLAUDEL sur le doublement de la N14. Il aurait été souhaitable de faire le nécessaire pour prolonger également le RER de Cergy-Pontoise sur Magny-en-Vexin, afin de soulager les trafics routiers.

Pour conclure, il va de soi que le tout routier n'est pas une panacée. Il est impératif de trouver des solutions afin qu'un plus grand nombre de Franciliennes et de Franciliens utilisent les transports en commun. Pour cela, il est plus que nécessaire et souhaitable d'offrir des conditions de transport adaptées à leur besoin.

C'est dans cet esprit que notre association « Première Gauche » participe au projet au prolongement de la Francilienne.

Merci de votre attention.

M. DANIEL BOURDAUD, VIVRE AUVERS ENSEMBLE :

Chers Concitoyens, Messieurs les Élus, Messieurs les experts, Monsieur le Président, je représente l'association « Vivre Auvers Ensemble ».

On a entendu beaucoup de choses depuis le début de cette soirée qui regroupent déjà un certain nombre d'éléments que je voulais citer, et qui sont le fruit de quelques conversations que j'ai pu avoir avec certains membres de l'association.

Nous avons eu, pendant le début de cette année, un certain nombre de rencontres dans les quartiers d'Auvers-sur-Oise, qui ont porté sur les circulations douces et également sur l'habitat social. Vous me direz que l'on est très loin de l'A104, mais pas tant que cela, figurez-vous.

On s'est rendu compte qu'il était difficile à Auvers-sur-Oise de construire du logement social ou de faire des équipements neufs d'habitation, car le cadre impose des contraintes. Sur le plateau du Vexin, on ne peut pas construire ainsi spontanément et mordre sur les territoires que vous connaissez et qui sont protégés.

On voit arriver soudain ce projet avec une autoroute qui, vous l'avez bien montré, comporte des viaducs, des cisaillements du paysage. J'avoue que les premières remarques que j'ai eues de la part des adhérents de « Vivre Auvers Ensemble » ont été les suivantes : « *On ne peut pas peindre les volets de la couleur qu'on veut, on ne peut pas construire de l'habitat social comme on veut ; par contre, d'un seul coup, on peut faire une autoroute* ».

Avec mes enfants, j'ai parcouru la petite promenade qu'on aime bien faire. Nous sommes allés jusqu'à Valmondois et au retour nous sommes passés en direction du cimetière où repose Vincent Van Gogh. Comme mes enfants m'avaient entendu parler du projet d'autoroute qui nous rassemble ce soir ici, j'ai bien été obligé de leur montrer où elle passerait.

Faites cette ballade, et vous verrez que le projet qu'on a nous montré passe tout près des paysages peints par Vincent Van Gogh, de ces paysages qui font qu'on aime vivre dans notre commune et la faire visiter à des centaines ou des milliers de touristes chaque année. Ce n'est pas rien du tout.

Les paysages peints sur le motif, c'est ceux-là que vous allez traverser. Franchement, je n'y crois pas.

Un autre point de vue, qui a été défendu par les adhérents ou des proches de l'association, concerne les éléments qui touchent à l'énergie. Tout le monde a bien entendu la radio ces jours-ci. On évoque la fin des énergies tirées du pétrole.

On se situe dans une période dans laquelle l'énergie va manquer. On parle d'un délai très court pour voir le pétrole passer la centaine de dollars le baril pour peu que nos alliés américains continuent à avoir une humeur belliqueuse au Proche-Orient, on ne se demande pas qui pourra encore rouler sur les autoroutes, et quelles énergies vont utiliser les poids lourds que vous voulez faire passer sur cette autoroute.

Je m'écarte sans doute du propos, mais j'ai l'impression soudain ce soir que l'on est dans quelque chose de tout à fait extraordinaire. Les propos rapportés ici sont d'un côté un projet de « construire pour construire » et d'un autre côté une population qui se demande s'il faut aller aussi loin.

Certains d'entre vous ont dit qu'on allait boucler l'A104, mais je ne le crois pas. Sur les panneaux, j'ai vu qu'on allait seulement faire avancer l'A104.

Je vous rappelle que le projet dont il est question ce soir a pour simple objectif de rejoindre l'autoroute A13, qui est déjà saturée de la même manière que l'autoroute A86 qui va passer en tunnel sous Rueil va nous amener, elle aussi, sur l'autoroute A13.

En fin de compte, on va fabriquer de l'autoroute, mais que va-t-il se passer après ? Où va-t-on au-delà ?

Je vous parlais de mes enfants tout à l'heure, je ne vais pas vous faire pleurer !

Pour nos enfants, quel avenir est-on en train de construire avec tout cela ? Quelle opportunité économique réelle, est-on en train de construire ? De quoi s'agit-il ?

J'ai montré à mon fils de 10 ans la carte du tracé violet, et il a été très amusé de se rendre compte que du côté de Gargenville, cela se termine quasiment à angle droit. Il fallait un enfant pour nous le dire.

Pourquoi ce projet a-t-il cet angle droit ? C'est pour nous montrer qu'on y croit pas tant que cela ?

Je ne voudrais pas prendre plus de temps pour vous dire que je ne représente pas toute la population d'Auvers-sur-Oise. Mon association comporte quelques centaines de personnes. On n'a pas eu une conversation très pesante là-dessus jusqu'à présent.

J'ai simplement dit dans un courrier que vous avez peut-être lu récemment que je ne voudrais pas que l'on transforme « Vivre Auvers Ensemble » en « Défendre Auvers Ensemble ». J'ai l'impression que ce ne sera pas nécessaire.

A cet angle droit, la limitation des poids lourds sera à 30 km/h ! (*M. BOURDAUD montre l'emplacement sur la carte*).

(Applaudissements)

M. LEGRAND, MAIRE DE BUTRY-SUR-OISE :

Le tracé ne passe ni à l'Est, ni à l'Ouest, mais juste en dessous ; on ne l'a pas cité.

Certainement des redites dans mes propos, mais la plupart des éléments que je vais énoncer ont été repris dans la motion votée à l'unanimité lors du dernier Conseil Municipal.

Je n'ai pas préférence sur les tracés proposés, mais je sais qu'il est indispensable de prolonger l'A104 en provenant de Roissy depuis Villers-Adam à Orgeval, et au-delà. Cette amélioration de la circulation ne se limitant pas à Cergy-Orgeval.

Je sais aussi qu'il est inadmissible d'envisager un quelconque tracé en travers du territoire du Parc Naturel Régional du Vexin français, allongeant les distances de 34 km.

Parc naturel, dont la politique de préservation a été validée par l'État, la région Île-de-France, les départements du Val-d'Oise et des Yvelines, et l'ensemble des communes du Vexin français à l'unanimité, nous disait Monsieur CLAUDEL tout à l'heure.

Je sais que ce n'est pas ce tracé Nord-Ouest qui rapprochera les habitants concernés des zones d'emplois à décongestionner. Ce tracé n'assurera en aucun cas la desserte des populations, des collectivités ou des zones d'activités économiques situées de part et d'autre de la RN184.

Je sais que son coût de 2,1 milliards d'euros -auquel il conviendrait d'ajouter le coût du doublement de l'A13 entre Gargenville et Orgeval- dépasse largement le coût des autres projets. La différence ne pourrait-elle pas être mieux utilisée à améliorer les transports en commun de cette zone ?

Je sais que ce tracé Nord-Ouest nécessitera la construction d'énormes ouvrages, notamment ouvrages d'art, dont un tunnel traversant l'Oise et Butry ; une tranchée couverte sous l'Oise, j'en doute !

Un tunnel détruisant à jamais la tranquillité de notre village, sa qualité de vie, par les vibrations inéluctables et les rejets des gaz d'échappement, dits filtrés, en résultant.

Faudrait-il à jamais détruire la présence de ce poumon vert qu'est le Vexin français ?

Avec l'ensemble des élus de Butry-sur-Oise et du Vexin, je dis :

NON, NON ET NON AU TRACE NORD-OUEST.

Merci de votre attention

M. SYLVAIN DESMET, SECRETAIRE DEPARTEMENTAL DES VERTS VAL-D'OISE, HABITANT DE MERIEL :

Dans ce document, qui est une synthèse, il est dit en première page « *à moyen terme, même en tenant compte des projets en cours, les transports collectifs ne pourront apporter une réponse suffisante à l'augmentation du nombre de déplacements* ».

Quand je vois l'énergie, les moyens mis dans ce débat, imaginons ensemble si l'on mettait les mêmes moyens pour voir quels types de transports collectifs nous aurions demain !

Effectivement, il faut être militant pour prendre le train et aller travailler à Paris. Il faut vraiment en avoir envie et s'accrocher. Tout comme il fallait être militant il y a quelques mois, quand la SNCF a voulu supprimer les trains en soirée sur la ligne Persan-Beaumont par Valmondois pour les remplacer par des bus.

Si tous ensemble, nous mettons la même énergie, car toutes et tous autant que vous êtes, vous avez des idées pour améliorer les transports collectifs sur votre secteur, pour diminuer les déplacements quotidiens, nous avons la capacité à répondre à ce genre de questions.

Depuis le 8 mars, le débat n'est pas tellement politique. Justement, un bon nombre de politiques l'évitent.

L'adjoint au Maire d'Herblay relevait le fait qu'il ne fallait pas dire : « pas chez moi, mais chez le voisin ». Mais, c'est quand même cela qui se passe actuellement. D'ailleurs, il faut faire attention au trajet violet. Effectivement, c'est le plus pourri de tous au niveau écologique. Par contre, tous les riverains qui subissent les nuisances sont tentés de le mettre là-bas.

D'ailleurs, si je me souviens bien, c'était le Président du CO.P.R.A. qui déclarait, et visiblement il n'y a personne du CO.P.R.A...

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

Si, ils sont là.

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

On attendait d'être provoqués !

M. SYLVAIN DESMET, SECRETAIRE DEPARTEMENTAL DES VERTS VAL-D'OISE, HABITANT DE MERIEL

Ce n'est pas de la provocation.

Il disait : « nous voulons ce trajet violet dans les champs de patates ». Comme d'autres n'en veulent pas pour d'autres raisons.

On tournera en rond pendant des mois. Personne ne veut ce projet chez lui. Tout le monde trouve que c'est nul et non avvenu. Ce projet a 40 ans dans son esprit. Depuis, on voit bien tout ce qui passe. Je ne vais pas revenir sur la crise climatique, mais quand même.

Combien d'entre vous ont déjà vécu des inondations ces dernières années ? Si l'on continue sur les schémas donnés, et Michel VAMPOUILLE rappelait l'élévation de la température 2°C au mieux et 4 à 5°C au pire. Ce n'est pas simplement plus de canicule, mais plus d'inondations, etc.

Je crois que c'est un faux débat, et on va s'enliser. Il n'y a pas de provocation par rapport au CO.P.R.A. ou qui que ce soit. Je pense que ce serait l'erreur à commettre. Mettons-nous plutôt ensemble autour d'une table.

Avez-vous déjà vu autant de gens se déplacer pour parler des transports ?

Si vous le multipliez sur toutes les communes où aura lieu ce débat, quel potentiel nous pouvons avoir ensemble !

Je vais en terminer par un appel à tous vous mobiliser, à tous intervenir, à poser des questions écrites ou par mail, à poser tous les problèmes que vous pouvez rencontrer sur vos communes pour faire des propositions. Profitons de cet espace de liberté et de communication qui nous est offert.

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

Monsieur Victor BLOT, on va vous donner un micro, à moins que vous ne vouliez venir à la tribune !

J'ai noté que vous n'avez pas levé le doigt tout à l'heure !

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

La chute consistant à demander : « dans la salle, êtes-vous pour le tracé du Vexin ? », on peut la faire dans toutes les villes et on arrivera au même résultat.

Bonsoir Monsieur le Président, Bonsoir Mesdames et Monsieur, les membres de la Commission Particulière, Bonsoir Mesdames et Messieurs, les membres de la DREIF.

Je me présente, je suis Victor BLOT, fondateur du CO.P.R.A., et je parle sous le contrôle de Jean-Pierre DEJOU, président du CO.P.R.A. et de certains membres du bureau exécutif, puisque nous assistons à toutes les réunions.

Nous avons au moins cette chance : pouvoir écouter tout le monde, et pouvoir comprendre ce qui se passe. Comme certains disent : « pas de cela chez nous », je crois que l'on entend cela effectivement partout.

Je vais présenter rapidement le CO.P.R.A., qui comprend 17 associations de défense de l'environnement et 23 000 adhérents. Ce chiffre est un peu tronqué, car à l'annonce par Gilles de ROBIEN de la réouverture de ce dossier, nous avons enregistré une augmentation d'adhésions de 28 % et à l'annonce de la Commission Particulière du Débat Public nous sommes maintenant dans certaines villes à plus de 50 %.

Les choses se passent très bien pour nous, et nous vous remercions de nous aider à gonfler les troupes. C'est également 121 administrateurs élus chaque année depuis 15 ans durant nos assemblées ordinaires, et c'est aussi un chiffre tronqué, puisqu'un comité vient de se créer à Neuville-sur-Oise et un autre à Jouy-le-Moutier. Maintenant, nous sommes à plus de 140 administrateurs.

C'est 11 comités de ville, pour le Val d'Oise : Pierrelaye, Herblay, Eragny-sur-Oise, Neuville-sur-Oise et Jouy-le-Moutier, et pour les Yvelines : Conflans-Ste-Honorine, Maurecourt, Andrézy, Chanteloup-les-vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Orgeval.

Un bureau exécutif de 16 membres élus.

Créé officiellement en juin 1991. Sa représentativité et sa connaissance du dossier ne sont plus à démontrer.

Voilà pour la présentation.

Je ne vais pas vous bassiner avec le tracé qui a constitué la création du CO.P.R.A., qui est le tracé rouge, cela n'intéresse personne car vous n'êtes pas concernés, et je ne vais pas passer toute la soirée à vous décrire pourquoi on n'en veut pas.

Très brièvement, on n'en veut pas car il est en plein tissu urbain. Il touche 200 000 personnes de plein fouet à 500 mètres seulement de chaque côté.

Je ne vous parle pas des équipements : écoles, hôpitaux, maisons de retraite, équipements sportifs, lycées, collèges ; c'est une véritable catastrophe.

C'est une telle catastrophe que l'émotion est montée de partout, comme elle pourrait monter à Auvers si le tracé violet sortait. A partir de là, ce collectif s'est créé. Devant cette émotion et cette protestation, nous avons obtenu de trois Premiers Ministres, et je suis désolé cela ne plaît pas à Monsieur DEBARLE, il a beau faire l'historique, il n'arrive jamais à sortir cela, cela lui étrangle la gorge, cela lui donne des boutons, il n'arrive jamais à dire la vérité !

La vérité est que l'on s'est présenté devant Monsieur Bérégovoy pour expliquer, et ce n'est pas facile de convaincre un Premier Ministre en un quart d'heure, alors qu'il a tout son staff autour de lui, qui dans les lambris dorés dans la République, lui vend le tracé le meilleur, le moins cher, et tant pis pour ceux qui sont concernés.

On a réussi à convaincre Pierre Bérégovoy que ce tracé était inadmissible, et il l'a effectivement annulé.

Il a fait une première concertation grâce à la circulaire Bianco, qui n'a rien donné. On est exactement au même résultat qu'aujourd'hui.

Ensuite, les changements de gouvernements aidants, on a demandé à Monsieur BALLADUR d'assurer la continuité de l'État. Il a vérifié sur le terrain et a vu ce qu'il en était.

Il a assuré la continuité de l'Etat en annulant pour la deuxième fois le tracé rouge.

Monsieur BALLADUR se rendant à l'inauguration de la Maison du Parc Régional du Vexin Français a également insisté pour que le tracé ne passe pas à travers le Parc Régional du Vexin Français.

Dire que le CO.P.R.A. serait pour tel tracé..., si le CO.P.R.A. avait le pouvoir, il rejoindrait les Verts et il n'y aurait pas d'autoroute !

Aujourd'hui, je crois que la situation est assez dramatique et assez grave pour que l'on mette le paquet comme le fait la Région sur les transports collectifs.

Des transports collectifs propres, sécurisés, régulés avec toutes sortes de mixités, suffiraient à nous sortir de la mouise dans laquelle on est.

(Applaudissements)

Je connais bien Monsieur Jean-Pierre BEQUET, qui a l'honnêteté et le courage de s'intéresser depuis très longtemps à ce dossier, et de ne pas regarder que le tracé qui touche Auvers. Il vient partout, je l'ai vu dans des réunions à Conflans, il veut bien connaître le dossier et bien l'appréhender.

Monsieur BEQUET dit : « Notre opposition au tracé violet est totale, résolue et définitive ».

En ce qui nous concerne, dans la région d'Andrésy, de Chanteloup, etc., c'est exactement la même chose.

L'ARDIES vient défendre les chefs d'entreprise. Si j'étais chef d'entreprise et que je veuille que ma matière première arrive, et que mon produit fini reparte, je suis tout à fait d'accord

avec l'ARDIES, je voudrais une autoroute dans la cour de mon usine. Ce serait formidable. J'en voudrais plein, plein, dans toutes les usines pour que cela aille mieux.

Il faut arrêter de nous faire avaler que le développement économique serait tributaire des kilomètres d'asphalte que l'on déroulerait. Si c'était cela, il y a longtemps que la crise du chômage en France serait résolue.

Le développement économique s'est fait, la ville nouvelle s'est développée, la région de Poissy aussi. A Chanteloup, il y a des zones industrielles. Et, il n'y avait pas l'A104.

Il est vrai qu'il y a des difficultés, mais il faut arrêter de les créer.

Je vais prendre quelques exemples sur la RN184. Il y a une dizaine d'années, cela n'allait pas trop mal et d'un seul coup elle s'est dégradée. Peugeot n'est pas une entreprise neutre, et je n'ai pas dit qu'il faut d'un revers de manche jeter Peugeot et ne pas s'en occuper. Peugeot, c'est important.

Peugeot, entreprise particulière, annonce qu'elle va fermer des usines en Angleterre, et peut-être demain annoncera-t-elle qu'elle va délocaliser en Roumanie, car c'est plus juteux.

Peugeot a mis en place la politique des flux tendus, ce qui a généré 2 000 camions supplémentaires sur la RN184 : dégradation directe.

Peugeot pour des raisons d'économie d'échelle a centralisé au cœur de Poissy 55 000 m² de bureaux, et a transféré 3 000 emplois. La RN184 est devenue saturée.

L'A16, qui devait rejoindre le périphérique, ne l'a pas rejoint, car Monsieur Jean-Claude GAYSSOT qui était Député-Maire de Drancy a dit : « Pas de ça chez nous ». Donc, l'A16 arrive sur la RN184 et demain sur l'A104.

Voilà comment la RN184 s'est dégradée et c'est devenu une horreur, il faut trouver une solution locale. Il y a des aménagements à trouver.

Monsieur VAMPOUILLE a cité le problème de l'Est de l'Île-de-France, et c'est passé comme une lettre à la boîte, personne n'a relevé. La situation est dramatique. Je vous lis un article, qui n'est pas rédigé par le CO.P.R.A.

« Souriez, vous êtes sur la Francilienne à 30 km/h. Les Franciliens continuent de s'installer en masse dans le 77, les embouteillages aussi. Cherchez l'erreur ».

L'erreur va se reproduire à l'Ouest si l'on n'est pas vigilant. On fait une combinaison de l'A104 et de l'A4 à Marne-la-Vallée, et c'est l'asphyxie totale.

Là, on nous parle de bouclage de la Francilienne, et on ne veut plus le dire, car la ficelle était tellement grosse, et maintenant on parle du prolongement : prolongement de mes chaussettes !

Quand Monsieur Franck BOROTRA a vu que la Francilienne était susceptible d'arriver à Orgeval et de passer la plaine de Versailles, il l'a fait classer.

Monsieur LAMY, qui a une crainte sur le tracé bleu, est en train de faire classer la forêt de St-Germain.

Donc, les couillons, vous les avez trouvés : ils sont devant vous !

Il faut arrêter, et Monsieur VAMPOUILLE a parfaitement raison, nous servons de test pour reproduire l'ânerie dans l'Ouest commise dans l'Est.

L'A104 arrive à Orgeval, le plus grand échangeur d'Europe : 55 ha, 4 fois Rocquencourt et 331 000 véhicules qui vont aller pour une grande partie s'engouffrer sur l'A13 qui n'en peut plus pour arriver à Rocquencourt asphyxiée, et passer sur l'A12 qui va recevoir l'A86 en souterrain. Mais, quelle est cette connerie ?

(Applaudissements)

Les hauts fonctionnaires sont tellement sûrs de leur dossier, ils ont tous la même formation, ils parlent et réfléchissent tous de la même façon et ils ne se remettent jamais en cause. Donc, ils sont tellement sûrs de leur dossier qu'ils ne le diront jamais.

Le trafic local, régional, national et international : le grand débat, la tarte à la crème. Mesdames et Messieurs, on vous fait le tracé violet dans le Vexin Français et vous avez bien raison, c'est un patrimoine qu'il faut défendre.

Vous êtes à 60 mètres, ou à 20 mètres comme cela va nous arriver chez nous, allez-vous vous demander si le camion qui passe devant vous est local, régional, national ou international ?

Je regarde le camion passer : « ah, il est local, je vais mieux aujourd'hui ». « Régional : il m'em... », « mais international, il me fait c... ».

Je n'ai jamais vu sur les autoroutes des machines à trier les voitures ou à trier les camions. Que l'on m'explique.

J'ai parlé du transport collectif, et je ne vais pas y revenir. J'ai pris quelques notes. Le C13-F13, je voulais le dire, pour que l'on ne nous fasse pas des procès d'intention. La joie des décideurs, c'est qu'on s'étripe tous, et qu'ils puissent rentrer au Ministère en disant : « *C'est un bordel indescriptible, il n'y a pas moyen de trouver un tracé. Il faut en prendre un d'autorité, le rouge de préférence, car il est historique* ». Il a été décidé par Louis XIV et il est dans l'histoire de France.

Ce tracé est inscrit dans le Schéma Directeur d'Aménagement de la Région Île-de-France en pointillés : tracé à rechercher. Les agences de communication sont très fortes pour vous conditionner, aujourd'hui, on ne parle plus que du tracé historique, et ils ont gagné leur coup.

J'arrête-là, et je ne vais pas vous prendre trop de temps.

Armez-vous, organisez-vous, structurez-vous, car le C13-F13 va vous arriver, étant réclamé. Je ne sais pas s'il est utile et je n'aurai pas l'outrecuidance, ici à Auvers-sur-Oise, comme à Butry, comme à Méry, comme à Gargenville de vous dire ce qui est bon pour vous. Vous êtes mieux placés que n'importe qui pour le dire, et je n'aurais pas ce culot.

Mais, organisez-vous, car quand ils décident de mettre une telle saloperie sous vos fenêtres, vous avez fort à faire. Cela fait 15 ans qu'on se bat, trois Premiers Ministres l'ont annulé et on y est toujours.

(Applaudissements).

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

Merci Monsieur BLOT.

On ne va pas revenir sur tout ce qui a été discuté ce soir, mais par rapport au tracé violet, votre conviction, qu'il ne répond pas à la problématique, n'a pas changé.

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

Pas vraiment, on n'a pas trouvé ce soir les arguments sur le tracé violet qui permettraient de faire changer la position de l'État.

Si nous avons clairement indiqué dans le dossier effectivement qu'il n'avait pas notre préférence, c'est pour être clair avec tout le monde et être transparent.

Déjà, hier à Gargenville, les gens se sont posés la question : pourquoi mettez-vous le tracé violet ? On peut croire qu'il y a plein de choses derrière. Tout à l'heure, c'était l'aérodrome.

Nous avons clairement écrit dans le dossier que ce tracé n'avait pas la préférence de l'État.

M. JEAN-PAUL AUZANNEAU, HABITANT D'AUVERS-SUR-OISE :

Vous avez noté que l'on ne retient pas le tracé violet, en fait, j'aurais aimé que vous reteniez que l'on demande des transports en commun. J'avais cru comprendre que c'était évident, mais nous vous le rappelons.

Nous vous le rappellerons aussi très souvent, aussi souvent que nécessaire, car nous attendons le train tous les jours. Nous avons le temps de l'attendre, et nous aurons le temps de vous le dire : nous voulons des transports en commun.

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

Vous pouvez compter sur moi pour le répéter, n'ayez pas d'inquiétude là-dessus.

M. CLEMENT, HABITANT D'AUVERS-SUR-OISE :

J'étais venu à cette réunion très naïvement pour demander quelles bonnes idées il pouvait bien y avoir sur ce tracé violet, sur l'angle droit, sur les dépenses occasionnées. On y a largement répondu. En fait, je me rends compte que ce n'est pas la bonne question.

Effectivement, c'est la patate chaude. Les gens se renvoient sur le tracé et la bonne question à se poser est la suivante : vous êtes-vous donné, en tant que commission de réflexion, quand on entend parler de transport en commun, de souhaits de moins de pollution, comme possibilité d'estimer qu'il n'y avait aucun bon tracé ? Cela fait-il partie des choix que vous avez ?

Monsieur disait que l'on est le dernier quart de la Francilienne à être mal desservi. Peut-être que l'on peut lancer aujourd'hui une grande idée utopique de tapis roulant routier, et dans 40 ans, nos enfants ou petits-enfants seront réunis à un débat pour dire que c'est peut-être une bonne idée.

Avez-vous aussi l'opportunité de ne choisir aucun tracé ? Autrement, je ne sais pas trop à quoi servent les débats.

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

C'est ce que j'ai dit en introduction : le débat portait non pas sur le choix d'un tracé, mais sur une première question à traiter : faut-il vraiment prolonger la Francilienne ? Je me ferai l'écho de façon totalement impartiale de ceux qui militent pour le développement des transports en commun -mais là tout le monde est d'accord- et avec quelle ampleur et quelle possibilité, au regard de ce projet ,

Bien sûr, on discutera aussi des tracés, mais n'ayez pas d'inquiétude, la question de l'opportunité sera posée clairement.

Je crois que nous arrivons à la fin de ce débat.

M. YVES DESROUSSEAU, MEMBRE DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

J'ai une question un peu générale sur les tracés, posée par Monsieur DEVRINE d'Auvers, au sujet des techniques de construction sur les différents tracés, en particulier l'utilisation des tranchées couvertes.

(Contestation).

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

C'est moi qui conduit le débat public. Je pose la question de l'opportunité. Le Maître d'ouvrage a sa conviction personnelle qu'il est nécessaire de faire quelque chose, mais on va en discuter.

M. OLIVIER DEVRINE, AUVERS-SUR-OISE :

Bien qu'étant à Auvers-sur-Oise, je ne me sens pas uniquement concerné par le tracé violet. Je ne me contenterai pas d'être satisfait si j'ai l'impression que le tracé violet ne se fera pas. Même si un autre tracé se fait, il subsiste le problème du bruit.

La Francilienne a beau être de l'autre côté, on entend très bien la Francilienne. J'imagine que ce doit être mille fois pire pour les gens qui habitent juste à côté de la Francilienne. C'est pourquoi je m'étonnais que dans l'ensemble des tracés on ait très peu recours aux solutions de tranchées couvertes, qui sont vraiment limitées au ras de maisons. Quelques mètres après les habitations, on revient en solution aérienne, à ciel ouvert, ce qui provoque beaucoup de bruit.

Pourquoi n'y a-t-il pas beaucoup plus de tronçons en tranchées couvertes, qui sont beaucoup moins traumatisantes pour les riverains, non seulement ceux qui habitent juste à côté, mais aussi ceux qui habitent loin, à cause du bruit ?

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

Nous avons limité les tranchées couvertes en fonction des objectifs que nous nous étions assignés, notamment en matière de protection des riverains, par rapport au bruit dans un certain nombre de secteurs. Si des protections acoustiques légères -de type merlons où l'on

fait un talus de terre d'un côté ou de chaque côté du prolongement, ou du type écran acoustique- n'étaient pas suffisantes pour revenir assez rapidement au bruit ambiant, on ferait des tranchées couvertes.

Quand les protections acoustiques permettent de revenir au bruit ambiant, nous n'avons pas pris de tranchées couvertes pour la raison principale du coût.

Une autoroute à l'air libre, que ce soit au-dessus du niveau naturel ou en dessous, coûte approximativement 35 millions d'Euros du kilomètre, et une tranchée couverte 150 millions d'Euros du kilomètre.

M. DEJOU, PRESIDENT DU CO.P.R.A. : Et une vie humaine, c'est combien ?

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

Je viens de dire que nous avons pris ces protections en fonction du bruit, qui permettaient de revenir au bruit actuel. A ce moment-là, il n'y a pas d'apport de nuisance sonore.

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

Est-ce à dire, Monsieur DEBARLE, que s'il advenait que l'un des tracés soit retenu, vous ne réviseriez pas votre position ?

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

C'est la manière dont cela a été traité en début de débat. Ceci étant, depuis un mois que nous sommes en réunion de proximité, nous avons entendu un certain nombre de choses, un certain nombre de propositions d'amélioration, qui sont en cours d'étude, elles concernent trois tracés sur les cinq étudiés (vert, rouge et bleu) ou des vérifications techniques lorsque certaines personnes nous ont indiqué ne pas croire dans la faisabilité technique des solutions que l'on présentait.

Là, nous avons relancé une nouvelle étude pour être sûr que les solutions techniques pouvaient être mises en œuvre. Je prends l'exemple sur le tracé vert du contournement de la Ville d'Achères que nous avons prévu en tranchée couverte, et en dessous du niveau du sol. On nous a indiqué que cette tranchée couverte était impossible à réaliser, compte tenu du plan de protection contre les risques d'inondation.

Ce matin, nous avons eu confirmation par le Bureau Hydraulique qui a réalisé le Plan de Protection contre les Inondations, que cette tranchée couverte était tout à fait compatible avec le Plan de Prévention. Donc, on pouvait maintenir ce tracé vert.

Nous avons un certain nombre de remarques des riverains, qui considéraient que les protections n'étaient pas suffisantes. Nous examinons et chiffrons des protections plus importantes pour pouvoir proposer au décideur à la fois des améliorations sur le tracé et le coût qui résulterait de ces améliorations, pour qu'il puisse décider en toute connaissance de cause.

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

Merci Monsieur DEBARLE. D'autres interventions ?

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

Le précédent intervenant a évoqué le bruit qui pouvait être entendu depuis Auvers-sur-Oise au niveau de la RN184.

Aux pages 50 et 51 du document, le Maître d'ouvrage nous propose différents scénarios d'évolution du trafic en fonction du tracé qui serait potentiellement retenu.

Un tout petit tronçon est commun à tous les tracés, sauf au tracé violet. Il relie l'A104 au niveau de Villiers-Adam au futur départ du tronçon à Méry-sur-Oise. En moyenne, 40 000 UVP viennent en supplément sur ce tronçon.

Les gens qui habitent Méry-sur-Oise, Villiers-Adam, Mériel, Auvers, Frépillon, quel que soit le tracé, ont gagné à tous les coups. Ils vont prendre, selon les chiffres du Maître d'ouvrage, aux fortes incertitudes près, 40 000 UVP de plus par jour. Eux auront tout gagné.

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

A la demande de Monsieur le Maire de Mériel, nous organisons une réunion de proximité chez lui, où l'on examinera cette question à fond.

M. ERIC GROSSIN, LES AMIS D'HEROUILLE :

On est inquiet pour la traversée d'Hérouville des voitures qui descendront de l'Oise, si le tracé Nord-Ouest a lieu. Celles qui veulent récupérer la Francilienne vers Roissy traverse obligatoirement le village et n'ont pas d'autre alternative. Rien n'est prévu. Ils n'iront pas faire le tour par l'autre échangeur qui descend sur la RN927. Je crains également pour nos voisins de Vallangouard qui vont récupérer un flot de voitures très important. Ils récupèrent déjà la sortie de l'autoroute A16 vers l'autoroute A15.

Apparemment, rien n'est prévu.

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

L'ensemble des réaménagements de voirie n'est pas présenté dans le dossier. Ceci devra être fait en concertation avec les élus des communes concernées. On a parlé de choses déjà évoquées par le Maire d'Eragny sur le boulevard urbain. A chaque fois, il faudra effectivement étudier tous ces réaménagements de voirie qui seront nécessaires, si un tracé était retenu.

M. JOACHIM BROOMBERG, HABITANT AUVERS-SUR-OISE :

A quel pourcentage évaluez-vous les chances de voir ce projet de prolongement de la francilienne aboutir ?

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

Je ne représente aucun pour-cent du Ministre. D'abord, le débat n'est pas fini, et c'est la première indication. J'ai un avis assez personnel sur le pourcentage du tracé violet, et la manière dont il peut être accepté et décidé par le Ministre. Vous l'avez compris et je vous en ai déjà parlé.

Sur les autres tracés, je ne sais pas, le débat n'est pas fini.

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

Je crois en effet que c'est la bonne conclusion. Monsieur DEBARLE n'est pas le décideur, il présente simplement le dossier. Le décideur aura en main les conclusions qui se dégagent du débat, les arguments échangés. On peut supposer qu'il prendra sa décision en toute connaissance de cause.

Juste un mot, car cette question a été évoquée précédemment, ce qui s'est passé hier à Gargenville, et notamment cet angle droit violet qui a tellement fait sourire Monsieur Daniel GOURDAUD.

A Gargenville, il est apparu qu'il y avait deux questions dans le débat.

1. Le tracé violet en tant que prolongement de la Francilienne
2. Les préoccupations locales que je résumerai par le sigle C13-F13.

Sur cette dernière problématique, il existe de vrais interrogations que les gens sur place souhaitent voir débattre et aboutir. Il a été dit tout à fait clairement que cette question, vue de Gargenville, était à disjoindre totalement de la problématique du prolongement de la Francilienne par le tracé violet, qu'ils n'ont pas plus considéré ce soir, comme une solution raisonnable.

Le Maître d'ouvrage nous dit lui-même qu'il ne se sent pas en mesure de la pousser en avant pour des raisons que nous avons tous bien comprises ce soir ici.

M. JOACHIM BROOMBERG, HABITANT AUVERS-SUR-OISE :

Je comprends la réponse de Monsieur DEBARLE, qui ne répond pas à la question. J'aimerais pousser le bouchon un peu plus loin en posant cette question.

Le sentiment au cours de ce débat est bizarre en tant que citoyen. Finalement, on nous présente des tracés, on a l'impression que rien ne convient et assez naturellement cela devrait être abandonné.

On a l'impression d'avoir fait son travail de citoyen, en venant et participant à la réunion, et que cela s'arrêterait là, c'est-à-dire que l'on s'est exprimé et que cela va aller dans le bon sens. Or, de ce que je connais de la concertation jusqu'à aujourd'hui, et je ne suis pas un grand spécialiste, beaucoup de gens ont écrit ou fait des thèses sur le sujet, j'ai l'impression que l'un des grands dangers de la concertation, c'est que les citoyens pensent qu'ils ont voté en donnant leur avis. Or, ce n'est pas du tout le cas.

On peut tout à fait aller dans le sens contraire de l'avis donné majoritairement. La concertation n'est pas un vote.

Je pose vraiment la question : si les propos exprimés n'aident pas à ce qu'il n'y ait pas de prolongement de l'A104, quels sont les autres moyens à notre disposition ?

Faut-il demander un référendum d'initiatives populaires ? Que faut-il tenter comme action citoyenne, démocratique, si ce n'est pas dans ce débat où l'on ne peut pas avoir de réponse ?

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

Vous avez dit quelque chose de très juste : le débat public n'est pas un vote.

Le référendum est régi par la loi, et nous n'avons pas capacité à organiser un référendum ayant une valeur légale sur ce sujet. Cela étant, au-delà de ces dispositions législatives, raisonnons un peu avec bon sens, nous avons dans la zone d'étude 700 000 personnes. Celles-ci subissent plus ou moins intensément des difficultés de circulation.

Si vous organisiez un référendum pour demander l'avis de ces 700 000 personnes, peut-être vous répondraient-elles qu'il faudrait faciliter la circulation. Effectivement, cela risque de poser problème à quelques dizaines de milliers de personnes.

Ce n'est pas une procédure satisfaisante. Le bon sens dit que ce n'est pas par un référendum qu'on peut traiter une question de cette nature.

C'est pourquoi je vous invite, si vous voulez vraiment peser sur la décision en argumentant de façon rationnelle et complète, à participer à la suite de ce débat.

Nous avons des réunions dite de proximité, qui sont destinées à voir localement avec les gens qui connaissent le mieux la situation sur le terrain où ils vivent les questions qui se posent à la fois en termes de difficulté de la situation actuelle, mais aussi en termes de problèmes que poserait un tracé qui passerait dans les environs de leur commune.

Nous aurons aussi des réunions thématiques où les questions soulevées tout à l'heure par Monsieur VAMPOUILLE et d'autres intervenants dans la salle seront débattues à fond, en faisant « comparaître » un certain nombre d'acteurs qui ne sont pas ici ce soir, mais que l'on veut entendre : le STIF, la SNCF, les autorités organisatrices.

Nous ferons appel à des experts indépendants, ce qui n'empêchera évidemment pas ceux qui ont sous la main des gens d'une certaine expertise de s'exprimer, mais nous demanderons aussi les avis d'experts indépendants sur des questions comme la pollution de l'air, la maîtrise du bruit, les prévisions de trafic ou autres.

Là, vous aurez la possibilité d'être au cœur de l'élaboration de l'argumentaire, qui permettra au décideur d'y voir clair et de décider en toute connaissance de cause.

Aujourd'hui, vous avez un devoir citoyen à faire connaître et faire valoir vos convictions dans la poursuite de ce débat.

M. FRANCK REGNIER, BUTRY-SUR-OISE :

Une question plus terre à terre sur le tracé Nord-Ouest : la faisabilité technique du tunnel sous l'Oise a-t-elle été validée et approfondie techniquement, compte tenu de la hauteur du dénivelé qui existe entre le plateau de Mériel et le plateau d'Auvers ?

L'autre solution serait un viaduc. Cette solution rendrait-elle le tracé Nord-Ouest plus éligible ?

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

La partie tunnel a bien été vérifiée à la fois en termes de creusement et de chantier, c'est tout à fait possible, et surtout en termes de pente et de sécurité d'exploitation du tunnel.

Les pentes que l'on peut avoir dans ce tunnel sont compatibles avec une exploitation en toute sécurité de ce tunnel.

Si le tunnel ne pouvait pas se faire, le remplacement par un viaduc paraît excessivement difficile. Déjà, la solution tunnel n'a pas reçu vos encouragements, et je préfère ne pas me présenter devant vous avec un viaduc passant au-dessus d'Auvers-sur-Oise.

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

La réponse est claire.

(Applaudissements)

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

Merci, c'est la première fois que je me fais applaudir depuis un mois !

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

Monsieur le Maire, souhaitez-vous venir conclure nos débats pour ce soir.

M. JEAN-PIERRE BEQUET, MAIRE D'AUVERS-SUR-OISE :

Cela va être court, car l'heure avance. Je voudrais juste faire trois remarques.

1. Comme je l'avais souhaité, le débat a été d'un bon niveau, de grande qualité et très sérieux. C'est la première remarque collective que l'on peut faire.
2. Je n'ai entendu aucune voix défendre le tracé Nord-Ouest. Même si ce n'est pas un vote, personne ne soutient sérieusement ce tracé. Pour aller vraiment dans les premières réflexions vers le mois de juillet où vous aurez des conclusions à faire, vous pouvez déjà noter sur un coin de papier qu'il ne faut pas retenir le tracé Nord-Ouest. Personne n'en veut, ni les associations, ni les élus, ni aucun des citoyens ne le réclament. Donc, cela peut déjà vous simplifier la tâche.
3. Effectivement, c'est un dossier routier, car c'est la commande passée à la Direction de l'Équipement. Mais, la grande partie de la soirée a été passée aussi sur les transports en commun. Naturellement, cette préoccupation est extrêmement forte.

La question aujourd'hui se pose réellement d'une amélioration très importante des transports en commun en région parisienne, et notamment ici dans cette partie du Val-d'Oise. C'est vrai aussi dans d'autres parties que je connais un peu moins des Yvelines. Dans les conclusions, et dans les décisions politiques, Michel VAMPOUILLE a évoqué celles de la région, il faut que les transports en commun prennent une place extrêmement importante à très court terme.

La montée du prix du pétrole et tous les éléments évoqués ici ou là montrent bien la nécessité de faire remonter très rapidement en termes de décisions politiques cette question.

Merci beaucoup, en tout cas pour ce très bon débat à Auvers-sur-Oise.

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

Merci Monsieur le Maire de nous avoir accueillis, et le débat public continue.

La séance est levée à 23 h 20.