

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, PRESIDENT

Mme Sophie ALLAIN, Mme Galiène COHU, M. Alain MECHINEAU

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 :

Mme Dominique GILLOT, Maire d'Éragny :	1
M. Daniel JEUFFRAULT, Habitant d'Éragny :	9
M. Roland GROS, Premier Adjoint au Maire d'Éragny, chargé de la Vie Urbaine et du Développement Économique :	12
M. Gérard BURN, Adjoint au Maire d'Éragny chargé des Finances :	16
M. Patrick BARBE, Maire d'Herblay :	16
Capitaine AZAMBOURG, SDIS Éragny :	18
M. COCQUEEL, Habitant d'Éragny :	19
Mme Yannick MAURICE, Adjointe au Maire d'Éragny, chargée de la Solidarité et de l'Attention à Tous :	19
M. Jean-Marc RAFFOLT, Président du C.O.P.R.A. Herblay :	27
Mme Pierrette BORGNE, Adjointe au Maire d'Éragny chargée de la qualité de la vie :	28
M. ANDRIEU, Habitant d'Éragny :	29
M. Jean-Michel BOICHOT, Représentant du C.O.P.R.A. pour la ville d'Éragny :	29
Un intervenant, Habitant de Jouy-Le-Moutier :	41
M. Marc DENIS, Représentant les Verts Île-de-France :	48
Dominique MICHEAU, Habitante d'Éragny :	50
M. Patrice JARRAUD, Habitant d'Éragny :	50
M. CRESSON, Habitant d'Éragny :	51
M. ENGRAND, Habitant d'Éragny :	51
M. Patrice GORSIER, Habitant d'Éragny :	52
M. Jacques PITTAVINO, Président de l'ASL Les Villageoises :	53
M. Richard DANIEL, Habitant d'Éragny :	53
M. FORCIOLI, Habitant d'Éragny :	56
Un intervenant, Habitant d'Éragny :	59
M. François LEFEVRE, Habitant d'Éragny :	60
M. CANIOU, Habitant d'Éragny :	60
M. HOUZELLE, Habitant d'Éragny :	62

La séance est ouverte à 20 H 45 sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.

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

Bonsoir à toutes et à tous, bienvenue à cette seconde réunion de Débat Public organisée à Éragny. La Commission Particulière du Débat Public, qui animera ce débat ce soir, est représentée par Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Alain MECHINEAU et moi-même Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public. Puisque nous sommes à Éragny, il est normal que Madame le maire souhaite la bienvenue au Débat Public.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Merci, Monsieur le Président, je suis très heureuse de vous accueillir, et dans de meilleures conditions que la dernière fois.

J'apprécie que vous ayez répondu à cette nouvelle invitation, car un certain nombre de personnes avaient été légitimement contrariées de ne pas participer à ce débat, surtout de ne pas entendre les réponses qui auraient pu être apportées aux questions que chacun se pose.

Donc, nous sommes de nouveau réunis ce soir. Je salue la présence de mon collègue d'Herblay et je le remercie de nous avoir réservé une partie de son temps. D'autres élus sont présents dans la salle, et je ne vais pas tous les citer.

Effectivement, cette réunion est très importante pour nous ici à Éragny, car quel que soit leur lieu de résidence, les Éragniens sont tous concernés par le sujet soumis au débat public, et qui nous rassemble ce soir.

Éragny est la seule ville entièrement coupée en deux par la RN184 qui avec 60 000 véhicules par jour remplit les fonctions du maillon manquant de l'infrastructure autoroutière inscrite dans les documents directeurs depuis plusieurs décennies.

Éragny est la seule commune concernée par trois des propositions proposées à ce jour par la Direction Régionale de l'Équipement pour le prolongement de la Francilienne.

Au fil des années, nous supportons de plus en plus mal les dysfonctionnements de la RN184. Rassurez-vous, je ne vais pas refaire la description faite lors de la dernière réunion, mais je veux quand même vous redire que nous sommes très inquiets des propositions faites sur ce tronçon de Francilienne qui doit absorber les flux et délester notre nationale de la circulation qui « l'embolise » chaque jour, avec son lot de désavantages majeurs pour la vie quotidienne à Éragny, à savoir :

- la gêne de circulation routière et notamment des transports en commun,
- la paralysie des échanges entre les quartiers d'habitation,
- l'insécurité parfois mortelle aux différents carrefours, qui jalonnent la traversée de notre Ville,

- les pollutions de toutes sortes,
- la pérennisation des voies adjacentes par des véhicules en recherche d'itinéraire de délestage,
- et la détérioration des voiries, des aménagements urbains communaux créant des dangers grandissants dans des quartiers d'habitation et notamment aux abords des écoles actuellement à Éragny à très grande proximité des habitations avec cinq carrefours et 60 000 véhicules par jour, dont 10 % de camions, qui s'arrêtent et redémarrent, bouchonnent plusieurs heures par jour, croyez-vous que l'air soit sain, que l'atmosphère soit propice à une bonne santé ?

Croyez-vous qu'il soit juste de penser que les choses peuvent encore rester dans l'état, qu'il suffirait de quelques aménagements, de supprimer quelques feux pour fluidifier le trafic et régler le problème de la Francilienne ? C'est pourtant ce que j'ai lu dans le compte-rendu de différentes réunions de proximité que vous avez présidées et organisées, Monsieur le Président. C'est ce que vous avez entendu dans la bouche de certains intervenants, c'est même ce qu'affirment des orateurs en notre nom à tous.

Ne croyez-vous pas que pour défendre un point de vue, légitime en certains lieux, ce type d'affirmation soit criminel – et j'emploie exprès les mêmes mots que ceux que j'ai lus dans ces comptes-rendus – mais surtout inefficace pour atteindre un minimum d'objectivité ?

L'objectivité, l'information si possible dépassionnée, les conditions du libre arbitre dans la réflexion de chacun, la responsabilité dans l'expression individuelle ou collective : voilà ce que nous souhaitons à Éragny.

Bien conscients que la situation est grave, qu'aujourd'hui Éragny est sinistrée, mais que dans les années qui viennent, Éragny peut être sacrifiée, nous, élus d'Éragny, élus de tous les Éragniens, nous n'acceptons pas que notre ville soit sacrifiée. Éragny doit sortir du Débat Public éclairée, en capacité de dire ce qui doit impérativement être refusé, mais ce qui peut collectivement être accepté. C'est pourquoi, des précisions doivent encore être apportées concrètement, simplement, par le maître d'ouvrage. Cette réunion n'est pas réservée aux seuls spécialistes du sujet.

Monsieur le Président, ce soir, les experts à qui je souhaite que vous donniez la parole, ce sont les habitants d'Éragny, les salariés des parcs d'activités des Bellevues, les usagers qui doivent rejoindre les gares, leurs lieux de travail, conduire leurs enfants à l'école, faire leurs courses. Monsieur le Président, il faut donc que le maître d'ouvrage précise la situation actuelle de la RN184 dans la traversée d'Éragny – aujourd'hui mais aussi celle estimée en 2020 – si rien n'était fait.

Ainsi, je voudrais que nous soit exposé très clairement le trafic moyen journalier entre l'autoroute A15 et la RD54, c'est-à-dire le Boulevard de l'Ambassadeur, car dans les documents dont nous disposons, ce tronçon-là ne fait pas l'objet de comptabilisation. Je voudrais ces chiffres, actuellement et en 2020, et aussi dans tous les scénarios des différents tracés qui nous sont proposés, de même que le trafic à l'heure de pointe du soir.

Ensuite, il faut que le maître d'ouvrage rappelle les caractéristiques de chacun des tracés. Les caractéristiques du tracé rouge dans la traversée d'Éragny, la population concernée, les conditions techniques de réalisation, bien sûr envisagées à la base dans l'hypothèse qui nous est présentée, mais aussi toutes les autres solutions techniques disponibles actuellement, notamment l'enfouissement total –et pas seulement la tranchée couverte– avec

traitement des émissions de gaz sur toute la longueur et pas seulement aux extrémités, l'incidence de cette hypothèse sur l'environnement, la reconquête des espaces qui je le rappelle sont gelés depuis plus de quarante ans, et son impact mesuré sur le trafic de la RN184 et sur le trafic local.

Il faudra ensuite que le maître d'ouvrage indique les caractéristiques du tracé bleu. La population et le territoire d'Éragny n'étant pas ou peu concernés par ce tracé, il pourrait recueillir le premier choix. Mais quelles sont ses conditions de réalisation et de mise en œuvre ? Quels seraient les délais d'une telle réalisation ? L'impact sur les populations concernées ? Son incidence mesurée sur le trafic local et sur celui de la RN184, notamment pour les échanges avec les parcs d'activité des Bellevues et du Vert-Galant ? Peut-il se développer dans le Val d'Oise même si c'est un autre tracé qui était retenu dans les Yvelines ?

Enfin, les Éragniens ont besoin de savoir ce que recouvre le tracé noir apparu sur les cartes à l'occasion de ce Débat Public, sa signification projetée à moyen/long terme sur la vie des riverains et des usagers.

Quels aménagements sont réellement possibles au vu de la configuration de la RN184 qui, je vous le rappelle, passe au pied des immeubles, au bout des jardins, le long d'équipements publics, d'enseignement ou de sport ?

Comment les liaisons transversales, indispensables à la vie de notre cité, peuvent-elles être maintenues avec le tracé noir ?

Comment s'opèrera la circulation locale entre les deux extrémités de la ville ?

En clair, comment l'habitant des Villageoises pourra-t-il rejoindre la gare SNCF ou RER ou prendre son train ?

Comment l'habitant de La Papeterie pourra-t-il accompagner son enfant au collège ou se rendre à la Maison des Associations ?

Comment l'habitant du Grillon pourra-t-il venir à l'Hôtel de Ville ?

Comment l'habitant du Village pourra-t-il aller à La Challe ?

Comment la STIVO desservira-t-elle la gare SNCF, les quartiers du Plateau, les arrêts des parcs d'activités, de l'université, ou de la gare de Cergy-Pontoise ?

La RN184, dans sa configuration, a une vocation de boulevard urbain, comme le Boulevard de l'Oise, le Boulevard du Port ou le Boulevard de la Grande École, tout le monde en convient.

Voilà pourquoi nous voulons des réponses précises, des explications claires, compréhensibles par tout un chacun, à ces questions essentielles que nous pose l'éventualité du tracé noir.

Il faut aussi nous dire quelles sont les populations concernées et les conséquences sur leur cadre de vie, leur environnement, leur santé et leur niveau économique. Il faut expliquer clairement les hypothèses de financement, sachant qu'un péage pour la traversée de notre ville réduirait l'efficacité de toute infrastructure autoroutière.

Notre bassin d'emplois, son attractivité, son rayonnement et son influence sur l'activité économique et sociale des villes alentour ne peut être considéré uniquement comme une nuisance à résorber localement.

C'est ainsi que les Éragniens seront à même de répondre aux questions qui leur seront posées lors de la consultation que j'organiserai fin juin afin de recueillir leur avis pour proposer au Conseil Municipal de le défendre, à la clôture du Débat Public, et là je m'adresse aux Éragniens présents dans cette salle : c'est votre avis qui compte, c'est celui que je défendrai.

(Applaudissements).

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

Merci, Madame le Maire. Vous avez dressé le cahier des charges de cette réunion et nous allons essayer, non seulement d'apporter les réponses du maître d'ouvrage, mais aussi d'en dialoguer car au-delà de ces réponses, il y a évidemment une attitude d'écoute et c'est bien tout l'objet du Débat Public.

Un certain nombre d'entre vous assistaient à la première réunion de proximité d'Éragny, ils connaissent donc les règles du jeu du Débat Public, mais tout le monde n'était pas là et je vais les rappeler en deux mots pour vous dire le rôle des personnages qui sont à la tribune aujourd'hui.

Nous avons ici le maître d'ouvrage, c'est celui qui présente un projet. Il est représenté ce soir par Éric DEBARLE - j'allais dire comme tous les soirs - Chef de la mission A104 et par Christophe LEFEVRE, qui sont là pour répondre à vos questions et vous aider à en dialoguer.

La Commission Particulière du Débat Public, que je vous ai présentée tout à l'heure, joue en quelque sorte le rôle d'intermédiaire entre le maître d'ouvrage et vous. Nous sommes totalement indépendants du maître d'ouvrage, nous avons une position parfaitement neutre à l'égard du projet, et notre mission tient en trois mots : informer, écouter, rendre compte.

Informer, cela veut dire donner d'abord une large diffusion du dossier de base constituant la proposition du maître d'ouvrage. J'ai conscience que la diffusion initiale que nous avons faite à 240 000 exemplaires n'a pas couvert correctement tout le territoire concerné par le projet. Nous avons essayé de rattraper cela en faisant des diffusions complémentaires. Pour ceux qui sont dans cette salle, il n'y a évidemment pas de problème puisqu'ils ont trouvé à l'entrée tout ce qu'il faut pour suivre le débat, et notamment le rassemblement de quelques cartes qui sont plus commodes pour suivre que les projections.

Au total, nous avons diffusé aujourd'hui 870 000 publications, ce qui n'est pas négligeable, et si l'on tient compte de l'existence du site Internet et de l'écho qu'en donne la presse, il faudrait vraiment être de mauvaise foi pour dire qu'on n'était pas au courant qu'il y avait un Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.

Un autre moyen d'information, qui fonctionne celui-là tout au long du Débat, c'est le site Internet de la Commission Particulière du Débat Public. Je dois dire que c'est aujourd'hui un vrai succès : nous avons largement plus de 15 000 visites à ce jour, et un peu moins de 100 000 pages ont été consultées, et cela a plutôt tendance à s'accélérer qu'à ralentir. Sur ce site, vous trouverez les comptes-rendus sommaires des différentes réunions, j'allais dire des impressions prises sur le vif de ce qui s'est passé sur le Débat, qui vous permettront de

suivre avec deux jours de décalage tout ce qui s'est dit dans les différentes réunions. Après, vous aurez le compte-rendu complet, la restitution quasiment mot pour mot de tout ce qui s'est dit, ce qui vous permettra notamment de retrouver vos interventions et les réponses qui y ont été apportées.

Au-delà de cette information, nous avons une mission peut-être encore plus essentielle qui est celle de vous écouter. Je vous appelle à vous exprimer sur ce projet par tous les moyens mis à votre disposition. Et quand je dis s'exprimer sur ce projet, cela signifie que l'on discute d'abord de son opportunité : est-il judicieux de prolonger la Francilienne ?

Peut-on trouver des solutions de remplacement, d'amélioration qui permettrait de ne pas prolonger la Francilienne ? A partir du moment où la réponse est « oui, il y a probablement une opportunité », le maître d'ouvrage met à votre disposition un éventail de tracés constituant cinq hypothèses de base. Je dois dire très honnêtement que le tracé violet qui passe par le Nord-Ouest de Cergy a pris quelques mauvais coups à Auvers-sur-Oise et à Gargenville, en montrant qu'il ne répondait pas tout à fait à la problématique du prolongement de la Francilienne qui nous occupe, mais les quatre autres restent toujours vigoureux, peuvent être combinés entre eux et vous avez à donner votre avis sur tout cela.

Comment ? En intervenant au cours de réunions publiques comme aujourd'hui, vous avez des fiches pour demander la parole. Si vous ne pouvez pas prendre la parole parce qu'il y a trop d'interventions, ces fiches constitueront autant de questions et autant d'avis que l'on enregistrera ou auxquels on répondra.

Aujourd'hui, nous avons collecté grosso modo 700 questions et plusieurs centaines d'avis. Ces 700 questions nécessitent la plupart du temps une réponse du maître d'ouvrage. Cette réponse, la Commission Particulière du Débat Public doit l'examiner, non pas pour se mettre à la place du maître d'ouvrage mais pour vérifier qu'il a bien répondu, qu'il n'a pas répondu à côté et que cette réponse est suffisamment complète. Cela prend un certain temps ; nous avons déjà 170 questions totalement traitées, disponibles sur le site avec leurs réponses. Les auteurs de ces questions vont recevoir une lettre reproduisant cette réponse puisque tout le monde n'a pas Internet, et nous avons à l'heure actuelle au moins autant de questions qui sont en cours de traitement et qui dans quelques jours vont arriver sur le site. Je prends l'engagement que toutes les questions seront traitées largement avant la fin du Débat. On va essayer de traiter pour l'essentiel toutes les questions posées au cours des réunions de proximité, avant le début des réunions thématiques.

Vous avez également la possibilité d'envoyer des questions par Internet, mais aussi d'apporter des contributions : nous acceptons tout texte quel qu'il soit, de quelque longueur qu'il soit, avec des illustrations, et tout ceci sera considéré comme une contribution au Débat qui sera mise sur le site et que nous aurons enregistrée et analysée pour le troisième point, c'est-à-dire rendre compte.

Rendre compte : dès le 6 juillet à Pontoise, je présenterai un avant-projet de notre rapport final, c'est-à-dire je vous dirai : « si aujourd'hui nous devons écrire le rapport, voilà ce que nous écrivions », et vous serez amenés à commenter et à compléter, vous aurez quelques jours de délai pour envoyer des contributions écrites et ensuite on publiera le rapport final.

Je prévois de sortir le rapport final à la fin du mois de juillet. A partir du moment où il est remis, le Président de la Commission Nationale fait le bilan du débat, ce qui ne pose pas trop de problèmes, vérifie que l'information a circulé et que tout le monde s'est exprimé.

Ensuite, le Ministre dispose de trois mois – jusqu’au mois d’octobre – pour faire connaître sa décision. Sa décision peut être de ne pas donner suite au projet, auquel cas et pour répondre à une question qui a été posée, je le dis très clairement, j’écrirai évidemment dans mon rapport que s’il advenait que le Ministre ne donne pas suite au projet, il faudrait que ce soit tout à fait clair et qu’il rende les emprises, qu’on ne reste pas dans cette situation indécise qui dure depuis beaucoup trop de temps.

Il est possible également qu’il dise que le prolongement de la Francilienne apparaît comme nécessaire compte tenu de tout ce qui a été dit et analysé, et quelle option est retenue, en demandant qu’elle soit étudiée de façon approfondie pour aller ultérieurement jusqu’à une enquête publique et une décision de réalisation.

Voilà donc le processus qui est en marche : nous avons programmé dix-huit réunions de proximité, quatre réunions thématiques qui vont peut-être devenir cinq, et comme j’ai senti que commençait à se nouer un dialogue, pour essayer de trouver une solution si on devait prolonger la Francilienne, il est tout à fait possible que j’organise une réunion supplémentaire qui serait cette recherche, sinon de consensus total, du moins de convergences sur un certain nombre d’objectifs et de possibilités de réalisation, mais nous n’en sommes pas encore là. Nous allons terminer à la fin de la semaine prochaine les différentes réunions de proximité qui auront permis d’entendre ceux qui, comme le disait Madame le Maire, sont les meilleurs spécialistes de la question chez eux, puisque ce sont eux qui vivent au quotidien les problèmes à résoudre et les conséquences éventuelles de telle ou telle solution.

Avez-vous des demandes d’intervention sur le déroulement du Débat Public ?

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

Il y a une demande d’intervention de Monsieur LACOSTE.

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

Monsieur LACOSTE n’étant pas là, lisez la question.

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

« Pourquoi les scénarios ne sont-ils pas présentés, même sommairement au public ? Pourquoi les questions écrites formulées en début de séance ne sont-elles pas au moins lues en séance, ou mieux qu’il y soit répondu et que le délai de réponse soit précisé ? Pourquoi ne pas donner l’expression en priorité aux habitants de la ville, les autres participants pouvant s’exprimer dans un deuxième temps ? Pourquoi les interruptions bruyantes ne sont-elles pas dissuadées, voire réprimées avec plus de vigueur ? »

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

Je vais répondre très rapidement à ces questions. D’abord, cela dépend des réunions. Il y a des réunions où l’on fait le tour d’horizon complet des tracés et où l’on va même jusqu’à discuter de ce que serait leur consistance sur le terrain de la commune concernée. Je pense que Monsieur le Maire d’Herblay par exemple peut témoigner que chez lui, on a regardé vraiment les tracés et on en a discuté, même si effectivement les habitants n’étaient pas farouchement pour les tracés passant par chez eux. Donc il y a des cas où nous sommes allés jusqu’au bout de la discussion. Dans d’autres cas, il y a vraiment eu un refus d’entrer au fond dans le débat, et ce qu’a dit aujourd’hui Madame le Maire, c’est qu’elle attendait véritablement qu’avec sérénité, même si c’est quelquefois avec passion, on aille jusqu’à

l'examen des tracés et de leurs conséquences précises sur Éragny, et c'est ce que nous allons essayer de faire ce soir.

Pourquoi ne répond-on pas à toutes les questions en séance ? Généralement parce qu'il y en a trop ! mais j'ai pris tout à l'heure un engagement formel : toutes les réponses seront apportées à ces questions. Cela pourra prendre un petit peu de temps, mais je peux vous assurer qu'on y travaille très durement, le maître d'ouvrage comme la Commission Particulière du Débat Public.

Quant à couper la parole aux gens et à faire régner l'ordre, je peux suggérer que l'auteur de la question prenne ma place, peut-être saurait-il mieux faire... Personnellement, je suis pour la liberté d'expression et j'accepte que quelquefois les réunions soient un peu désordonnées pour permettre à chacun de s'exprimer, et quelquefois à la passion de s'extérioriser ce qui permet ensuite de parler de façon plus sereine et plus approfondie.

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

Une question sur la poursuite du Débat « *Si le Ministre ne répond pas dans les trois mois ou ne fait pas connaître une décision précise, vous dites qu'il n'y aura plus de projet. Est-ce à dire que toutes les emprises seraient levées, tous les terrains libérés, et dans quels délais ?* ».

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

Ce que j'ai déjà dit, c'est que je recommanderai formellement au Ministre, s'il décide de ne pas prolonger la Francilienne, de rendre d'urgence les emprises. Comme cela a été souligné lors de la première réunion d'Éragny, ces emprises dont la pérennité est indéfinie sont une source de nuisances, de difficultés d'aménagement urbain, et cela n'est pas possible de continuer ainsi. Je le recommanderai chaudement, et je ne vois pas pourquoi le Ministre ne le ferait pas, s'il décidait de renoncer à prolonger la Francilienne. De toute façon, s'il prolonge la Francilienne, il faudra dire quelle option il choisit et donc de fait, sur les autres tracés, l'hypothèse de gel des emprises sera devenu caduque.

Je crois qu'on peut s'en tenir là et passer à la première partie du débat. Tout le monde a bien compris, d'après l'exposé de Madame le Maire, mais vous le vivez au quotidien, que le vrai problème d'Éragny c'est l'état actuel de la RN184, état dont on peut craindre qu'il n'aille pas en s'améliorant à l'avenir. Le maître d'ouvrage peut-il nous donner quelques indications à ce sujet ?

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

Merci, Monsieur le Président.

Effectivement, le trafic sur la RN184 augmente régulièrement, et ceci depuis plusieurs années, vous pouvez le constater chaque jour. Vous savez que sur les grandes routes, il y a en permanence des comptages qui permettent de mesurer le trafic et lorsque l'on a des archives, on peut alors reconstituer la progression du trafic.

En 1990, sur la RN184, il y avait environ 35 000 véhicules par jour qui empruntaient la RN184 à hauteur du carrefour avec la rue de la Marne.

De 1990 à 2000, ce trafic a augmenté pour atteindre 45 000 véhicules par jour. Au Nord de cette section-là, à hauteur de la ZAC des Bellevues, il y a à peu près aujourd'hui 60 000 véhicules par jour.

De 2000 à 2005, toujours à hauteur de la rue de la Marne, on s'aperçoit que le trafic augmente de manière beaucoup moindre : on passe de 45 000 à 46 000 véhicules. Par contre, la vitesse moyenne des automobilistes chute fortement, puisqu'en gros, elle passe de 50 Km/h à 30 Km/h. A ce moment-là, si le trafic n'augmente pas et compte tenu de ce que la vitesse chute, on s'aperçoit qu'un certain nombre d'automobilistes vont chercher des itinéraires alternatifs et on voit le trafic augmenter sur certaines voies.

Nous n'avons pas des capteurs sur toutes les voies, l'État gère les routes nationales et le Conseil Général gère des routes départementales, donc nous n'avons de chiffres que sur ces deux types de routes. Sur la route départementale 984, la circulation augmente, il est clair que cette portion de route devient un itinéraire alternatif à la RN184.

De même, on constate aujourd'hui que des véhicules commencent, lorsqu'ils remontent vers le Nord, à quitter la RN184 pour contourner la ZAC des Bellevues et rejoindre Saint-Ouen-l'Aumône. Sur les routes gérées par la commune, lors de la précédente réunion à Éragny, Monsieur le Premier Adjoint avait fait un exposé sur des trafics sur la rue des Pincevents et un certain nombre de rues de niveau communal. Cela correspondait tout à fait au sentiment que peuvent avoir les gens qui sont chargés de l'exploitation routière au niveau de l'État, mais nous ne disposons pas de chiffres puisque nous ne faisons pas les comptages.

Que va-t-il se passer par la suite ? A priori, ce système de recherche d'itinéraires alternatifs va se poursuivre, c'est-à-dire qu'en permanence, il va y avoir des gens qui vont prendre les itinéraires alternatifs qui de ce fait vont se congestionner et les vitesses vont ralentir. Des gens vont donc revenir sur la RN184 dont le trafic va augmenter, puis comme la RN184 va ralentir, ils retourneront vers les itinéraires alternatifs, quitte à chercher d'autres itinéraires alternatifs, de plus en plus compliqués et de plus en plus loin de la RN184. Il va donc y avoir un phénomène qui va s'amplifier.

Dans les prévisions de trafic que nous avons faites pour 2020, on s'aperçoit que la RN184 va arriver à saturation dans une longueur plus grande qu'aujourd'hui, au niveau de la ZAC des Bellevues où aujourd'hui on a 60 000 véhicules par jour. Ce trafic va augmenter assez peu et passer à 66 000 véhicules environ.

Au Sud de la ZAC des Bellevues, dans la traversée d'Éragny, dans la partie de la zone résidentielle, on voit que ce trafic va augmenter de manière nettement plus importante et va atteindre en gros 67 000 véhicules, donc pratiquement le même niveau qu'un peu plus au Nord, simplement parce que là aussi, on va arriver à la limite de capacité de la voirie car si on peut trouver un certain nombre d'itinéraires alternatifs, si on peut déplacer un peu ses horaires de trajet notamment de domicile-travail, on ne peut quand même pas les faire à n'importe quelle heure, et donc au bout d'un moment, on ne peut plus augmenter la capacité des voies absorbées parce qu'il n'y a pas de gens qui souhaitent emprunter ces voies. Ceux qui partent travailler à midi sont quand même relativement rares.

Également dans la traversée de Conflans, l'augmentation du trafic sera plus importante parce qu'aujourd'hui elle se fait pratiquement sans feux tricolores, et c'est donc une voie qui a une capacité à écouler un peu plus de trafic que dans la traversée d'Éragny.

Voilà ce qui s'est passé depuis 1990 jusqu'à aujourd'hui et ce qui devrait se passer entre aujourd'hui et l'année 2020, ceci en trafic moyen journalier.

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

Merci, Monsieur DEBARLE. Monsieur MECHINEAU ?

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

Un habitant souhaite présenter son analyse du blocage de la RN184. Il nous avait expliqué à la dernière réunion d'Éragny qu'il lui faudrait 66 secondes de projection et 3 minutes d'intervention.

M. DANIEL JEUFFRAULT, HABITANT D'ÉRAGNY :

Lors d'une réunion de proximité avec Madame GILLOT, celle-ci a expliqué que les feux étaient décalés volontairement pour que les voitures des villes voisines n'empruntent pas cette route. A l'époque, il y a environ un an et demi, je n'ai pas très bien compris ce que cela voulait dire, mais au fil du temps, je m'aperçois qu'il y a quelque chose qui ne va pas avec la RN184. Pourquoi était-elle libre et d'un seul coup ne l'est-elle plus ? Je vais vous expliquer, j'espère que je vais être clair parce que cela vaut le coup.

(Projection schéma).

Sur le schéma projeté : vous voyez le carrefour de la gare, de l'autre côté le carrefour que j'ai appelé « carrefour Mac Do », la piscine et le carrefour de la station-service. Regardez les flèches qui tournent quand vous avez la RN184 qui est bloquée et que les gens veulent la traverser. Elle est également bloquée quand les flèches vont sur la gauche (une voiture se présente et c'est normal, la RN184 est bloquée).

J'ai regardé cela dans la journée : vous avez cette flèche qui passe au vert alors qu'il n'y a aucune voiture qui se présente, cela veut dire que si cette flèche passe au vert, les voitures qui vont dans la direction de Saint-Germain attendent, alors qu'elles pourraient passer. C'est la même chose pour les quatre carrefours.

La nuit, à partir de 23 heures, tout change : ces flèches, si aucune voiture ne se présente, restent au rouge, c'est-à-dire qu'on laisse la priorité à la RN184. Pourquoi le fait-on la nuit et pas le jour ?

Au niveau du carrefour de la piscine, une flèche va vers la droite. C'est parfait : quand les gens traversent la RN184, la flèche passe au vert, et la flèche qui tourne sur la droite devient verte en même temps, donc très rapidement la RN184 reprend la circulation.

Le « pompon », c'est la flèche qui permet de tourner sur la gauche qui passe au vert alors que personne ne se présente, et c'est bloqué une troisième fois par cette flèche-là qui s'additionne encore. Donc, on est bloqué trois fois sur la RN184 alors qu'aucune voiture ne se présente. Mais la nuit, pas de problème.

Regardez maintenant les feux verts : au carrefour de la gare 41 secondes de feu vert le jour, au carrefour du Mac Do 49 secondes, au carrefour de la piscine 53 secondes et vers la Préfecture 35 secondes. La nuit : 46 secondes pour le carrefour de la gare, 55 secondes pour le carrefour du Mac Do, 40 secondes pour le carrefour de la piscine et 29 secondes vers la Préfecture. Pour la Préfecture c'est très bien, 29 secondes la nuit, 35 secondes le jour, je me dis que là au moins il y a quelque chose qui va bien. Eh bien non, car je me suis rendu compte que par rapport à la distance entre les carrefours, la programmation des feux est telle que l'on a les feux au rouge en cascade.

Je me suis inquiété et je me suis dit qu'il y avait quand même quelque part en France un flux de circulation identique. J'ai regardé sur l'avenue de la Grande Armée où il y a six ou sept feux tricolores en enfilade et où il y a, je les ai comptées, entre 1,5 voiture à 2 voitures à la seconde, la même chose que sur la RN184.

Mais ici, c'est différent, car il y a cinquante voitures qui s'en vont d'un seul coup et pendant 40 secondes, il n'y a plus personne parce qu'elles sont bloquées à l'autre feu. De temps en temps, on a quand même les trois feux verts car il faut reconnaître qu'ils ne sont pas synchronisés à la seconde près si bien qu'à un moment donné il y a un décalage qui peut permettre de passer ces feux sans arrêts.

Arrêtons de dire que la RN184 bloque !

(Applaudissements).

Cette RN184 avant circulait, je peux vous le garantir, cela fait vingt ans que je suis ici, j'aime cette ville et on est train de la détruire, c'est incroyable !

J'estime qu'il y a quelque chose à faire.

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

Le Maître d'Ouvrage là-dessus ?

(Applaudissements).

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

Le réglage des feux sur la RN184 est fait pour donner la priorité à la RN184, et c'est bien cette volonté de priorité qui est constante depuis bon nombre d'années. Par contre, on ne peut pas répondre facilement aux demandes des gens qui habitent Éragny, notamment de traverser d'Est en Ouest.

Tous les feux sur la RN184, sont réglés pour qu'un maximum de temps de passage soit donné à la RN184 (et au moins 50 % du temps du feu sont réservés à la RN184).

Je tiens de toute façon à la disposition de la Commission, et vous pourrez le voir, le dernier rapport du bureau d'études qui a travaillé sur le projet qui est en cours. Ce ne sont pas des statistiques, il s'agit de mesurer du temps, Monsieur. La priorité est donnée à la RN184.

Sur le mode de réglage des feux et sur le mode de réglage des angulaires de feux, c'est-à-dire d'arriver à avoir une circulation tout au long d'une avenue : il y a effectivement deux modes de réglage de feux. On règle l'onde verte sur la première voiture qui démarre au feu, on lui donne une vitesse, cette voiture passe (on est sur la vitesse, c'est ce que l'on cherche à réguler) ou l'on essaie de faire passer un maximum de véhicules et l'onde verte est réglée sur le dernier véhicule qui passe un feu tricolore.

Les deux essais ont été faits sur la RN184. Avant, c'était réglé sur le premier véhicule, cela ne laissait pas passer assez de véhicules. Un deuxième réglage a été fait pour faire passer le dernier véhicule. Donc effectivement, si les premiers véhicules vont à une vitesse supérieure à ce qui était prévu sur l'onde verte, quand ils arrivent au feu suivant, ils sont effectivement bloqués. Par contre, le dernier véhicule doit arriver à passer la totalité des feux.

L'ensemble du réglage des feux a été revu dernièrement dans une étude menée par la Direction Départementale de l'Équipement. Nous nous sommes aperçus qu'à certaines périodes, effectivement, sur des « tourne à droite » et sur des « tourne à gauche », les temps qui étaient donnés aux feux étaient trop longs et qu'ils pouvaient être récupérés, mais non pas pour améliorer la circulation de la RN184 parce que sur certains feux on arrive à un maximum, mais pour, après réaménagement des carrefours, donner du temps pour que les piétons puissent traverser. Voilà où l'on en est.

DANS LA SALLE : Passez-y tous les jours. Les piétons ne peuvent pas traverser.

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

C'est bien ce que je vous dis, Monsieur, c'est pour cela qu'on pense récupérer ce temps sur les « tourne à gauche » et les « tourne à droite » pour permettre aux piétons de traverser.

Je vous montre le profil de l'étude de réglage des feux des cinq carrefours d'Éragny, avec les tableaux à chaque page.

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

Je pense que nous allons quitter ce point parce qu'il ne faut pas peut-être discuter que de cela. L'étude est à la disposition de ceux qui veulent la consulter. Madame le Maire, vous avez la parole.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

J'entends bien les observations que vous avez faites et qui sont effectivement justes, et ce sont des observations que nous avons faites il y a deux ou trois ans quand nous avons travaillé avec les responsables de la DDE du Val d'Oise, pour tenter d'apporter des solutions aux carrefours, notamment avec la RD 984, c'est-à-dire le Boulevard des Aviateurs Alliés où il y a le grave problème du ralentissement, voire de la paralysie, des transports en commun. Certains bus qui desservent la gare d'Éragny par cette voie, en repartant avec leurs usagers, ne sont pas à l'heure pour prendre le train parce qu'ils attendent parfois trois ou quatre feux avant de pouvoir passer parce que les feux sont réglés au minimum (41 secondes, 49 secondes comme vous l'avez dit).

Par ailleurs, un certain nombre d'habitants, même s'il y a des passerelles, ne font pas le détour par la passerelle, et traversent à pied au carrefour de l'École Pablo Neruda, au carrefour Mac Donald, et on a malheureusement des Éragniens qui ont perdu la vie sur ce carrefour. Donc il est vrai que la technique de l'onde verte pourrait permettre –encore qu'on nous assure que les rythmes des feux étaient saturés et cette étude le montre– mais au prix d'un danger maximum pour les gens qui traversent cette voie. Je vous rappelle quand même que la RN184 a vocation à être un boulevard urbain, et quand vous allez sur le boulevard de l'Oise, sur le boulevard de la Grande École ou le boulevard du Port, il y a au milieu de l'avenue, des refuges pour que les piétons puissent traverser tranquillement.

A Éragny, traverser la RN184 à pied, c'est risquer sa vie. Il y a des passerelles mais les détours sont trop longs et les habitants ne les prennent pas, Monsieur, je suis désolée de le constater.

DANS LA SALLE : C'est à leurs risques et périls, s'ils ne prennent pas la passerelle !

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

Ce n'est pas la peine de s'énerver.

On va arrêter sur cette affaire de réglage des feux, s'il vous plait. On va donner la parole à Monsieur GROS, Premier Adjoint, qui va nous donner son appréciation sur la RN184 à Éragny.

M. ROLAND GROS, PREMIER ADJOINT AU MAIRE D'ÉRAGNY, CHARGE DE LA VIE URBAINE ET DU DEVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE :

Madame le Maire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Éragniens, je ne m'étendrai pas ce soir sur ce qui a déjà été dit, entendu et lu le 5 avril dernier.

En accord total avec l'analyse attentive et approfondie de Dominique GILLOT, je ne m'attarderai que sur le problème majeur qui préoccupe l'ensemble de l'équipe municipale : la vie des Éragniens, vie agressée tous les jours par la circulation de plus en plus dense de la RN184, qui fait office depuis de nombreuses années, plus de 40 ans, de voie autoroutière.

Faire ou ne pas faire le prolongement de l'A104, là n'est plus la question.

Il faut requalifier la RN184 en boulevard urbain.

Il faut trouver une voie alternative à la RN184 pour la délester ailleurs qu'à travers les voies parallèles à la RN184 dans Éragny.

Il faut enfin, ici et maintenant, proposer la ou les solutions les mieux adaptées, toutes les solutions, pour réduire la circulation de la RN184, pour redonner à la ville d'Éragny une unité de vie urbaine.

La seule solution viable, équitable et durable est la transformation de la RN184 en boulevard urbain dans la traversée de la commune d'Éragny, ville la plus touchée par le projet de prolongement de l'A104 dans trois des cinq tracés proposés :

- viable par le refus du tracé noir,
- équitable par la solution la moins nuisible et la moins polluante, et quel qu'en soit le coût,
- durable par l'aménagement et la sécurisation du boulevard Jacques Duclos, en interdisant le passage des poids lourds dans la traversée d'Éragny, quelle qu'en soit la voie.

Je m'attarderai seulement sur trois points essentiels qui animent notre réflexion et notre action locale depuis cinq ans.

Le premier point : un rappel rapide sur les flux de circulation sur la RN184, et plus précisément sur le nombre de véhicules jour qui traversent la ville de part et d'autre, et pas seulement sur la seule RN184 comme cela a été étudié dans le dossier du Débat Public.

J'observe à cet instant d'ailleurs que le maître d'ouvrage a pris en compte le chiffrage effectué conjointement par la commune et la communauté d'agglomération. Donc, nous nous sommes attachés à identifier le trafic routier sur la RN184, mais aussi sur l'avenue Roger Guichard, le boulevard des Aviateurs Alliés, la rue de l'Ambassadeur, la rue des Pincevents, la rue du Chemin Vert et la rue de la Marne, toutes ces autres voies étant de la compétence départementale, communautaire ou communale, et servant de délestage à la RN184.

En 2005, le résultat de l'étude de circulation faite en 2002 par la commune et la CACP confirme bien le chiffre de 45 000 véhicules jour sur la RN184, la progression de 2 à 3 % l'an du flux de circulation, et confirme bien aussi les flux de circulation des voies de délestage dans Éragny et les heures de pointe de 7H à 19H, avec un creux d'ailleurs en milieu de journée de quatre heures environ.

En 2020, le flux de circulation aboutirait inexorablement à une circulation de 67 000 véhicules jour sur la RN184, et à 40 000 véhicules jour sur les voies communales parallèles en râteau qui traversent la ville.

Ce n'est plus alors une fracture, mais cinq fractures dans la ville. Et nous sommes probablement en dessous de la vérité, puisque dans votre dossier, Monsieur le maître d'ouvrage, le tracé noir annonce un trafic de 145 600 véhicules jour sur la RN184.

80 000 véhicules jour, c'est 30 millions de véhicules par an aujourd'hui, dont 6 000 poids lourds.

110 000 véhicules jour, c'est près de 40 millions de véhicules par an, demain, en 2020, dont 8 000 poids lourds, peut-être 10 000, qui traverseront la ville d'Éragny.

C'est trop, c'est beaucoup trop. Ne rien faire aujourd'hui, c'est maintenir l'état actuel. C'est accepter que la RN184 soit le prolongement de l'A104, sans aménagements, sans sécurité, c'est-à-dire le tracé noir dont personne ne veut.

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

Comment pouvez-vous oser proposer un tracé noir, véritable succession de points noirs, devenant ainsi une ligne pointillée noir, et pour finir une ligne continue noire, avec deux entrées de ville non aménagées, dont une est celle de la communauté d'agglomération et du département, quatre carrefours à feux aux passages très dangereux et accidentogènes ?

J'aperçois le Capitaine AZAMBOURG des sapeurs pompiers d'Éragny, qui nous fera d'ailleurs je pense une note sur le nombre d'accidents sur la RN184 dans Éragny.

Comment pouvez-vous vous contenter de mettre des murs anti-bruit le long de la RN184 ce qui revient à créer une tranchée ouverte, non couverte, véritable faille autoroutière dans la ville ? Comment pouvez-vous proposer une tranchée ouverte couverte sur la RN184, qui traverse la ville, sans dire comment allez-vous réaliser des échanges entre les quartiers d'Éragny, comment allez-vous réaliser la sécurité des carrefours ? Comment comptez-vous aménager les deux entrées de ville ? De plus, a-t-on déjà vu réaliser en France une seule autoroute avec une bretelle de sortie par quartiers tous les 400 mètres ? Je ne crois pas.

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

Nous attendons de vous aussi, Monsieur le Maître d'Ouvrage, une description précise, avec schémas, des modes de réalisation de cette future voie rapide, voie ouverte, couverte ou semi-couverte, tunnel enfoui ou enterré ? Quelle profondeur ? 15 mètres ? 90 mètres ? Quel type de trafic ? Voitures légères ou poids lourds ? Quel mode d'évacuation des gaz et

fumées des véhicules ? Quel mode de filtrage des émanations du tunnel ? Quels profils en coupe et en travers de ces procédés, et toutes suggestions de réalisation ?

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

En cas de construction d'un tunnel, nous n'imaginons pas que la responsabilité du maître d'ouvrage pourrait être différente, selon qu'il réaliserait un tunnel de 6,5 kilomètres sous la Forêt Royale de Saint-Germain pour faire le tracé bleu, ou qu'il construirait un tunnel de 6,5 kilomètres sous le Bois de Chasse-Marée d'Éragny pour faire le tracé rouge.

(applaudissements)

Dans tous les cas, nous ne saurions accepter le tracé noir qui aboutirait en 2020, quel que soit le mode de réalisation, à une véritable autoroute dans la ville, car vous savez déjà que vous n'avez envisagé pour ce tracé noir aucune autre solution que celle qui est présentée dans votre dossier, à savoir l'élargissement de la RN184.

La seule réponse envisagée pour transformer la RN184 en boulevard urbain est de trouver une voie de délestage souterraine qui désengorge de façon significative le boulevard urbain aménagé comme tel, ainsi sécurisé et interdit aux poids lourds (5 à 6 000 en 2005).

Vous savez aussi que ne rien faire aboutirait à une augmentation importante de la durée de la plage horaire de circulation dense, pour ne pas dire saturée : de 7 à 19 H, avec des creux de 4 à 6 H dans la journée actuellement, on passerait alors à une plage de saturation de 5H30 à 21H30, sans creux.

Le deuxième point : c'est celui du réaménagement de l'échangeur A15 / RN184, géré pour partie par des carrefours à feux tricolores saturés, et qui constitue un point singulier sur l'itinéraire Cergy-Roissy, puisque l'on a recensé plus de 150 accidents entre 1995 et 2000 sur l'A15 et la RN184, sur 1,5 km de part et d'autre de l'échangeur, ce qui en fait un des points noirs du département du Val d'Oise. Nous n'en voulons pas cinq de plus.

Ce nouvel échangeur était indispensable en 2001, devait améliorer les flux de circulation, devait coûter 19 millions d'euros, était financé dans le cadre du 12^{ème} plan État/Région, devait être fini fin 2006. Enfin, parallèlement à ce projet, la RN184 devait être transformée en boulevard urbain.

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

Le troisième point : depuis quatre ans, et à l'initiative de la commune, un comité de pilotage a travaillé à la transformation de la RN184 en boulevard urbain.

Toutes les questions ont été posées et analysées avec le plus grand soin à partir de constats :

- la RN184 est un des grands axes structurants de la circulation régionale pour tout ce qui est grand équipement communautaire ou départemental ;
- la RN184 est pour la ville d'Éragny un passage obligé ;

- la RN184 coupe la ville en deux, les échanges par l'intermédiaire de la RN184 sont difficiles et dangereux ;
- la RN184 est devenue le centre géographique d'Éragny.

Les objectifs recherchés par la commune, à savoir : décharger le trafic dans Éragny, rendre possible le changement de statut de la RN184 et à terme permettre d'engager une politique de reconquête urbaine de la voie RN184, de ses usages, de ses franges et de ses échanges, ne pourront être réalisés qu'à la condition de réaliser le prolongement de l'A104.

Dans le cas contraire, la RN184 deviendrait une voie rapide urbaine (tracé noir) faisant office de prolongement de l'A104.

Lors du Comité de Pilotage du 29 novembre 2005, il y a à peine 4 mois, les bases du programme durable auquel nous avons abouti, nous et tous les partenaires concernés (DDE 95, DDE 78, CACP, Conseil Général, Direction Régionale de l'Équipement, Villes de Conflans et d'Éragny), ce programme était, et quelle belle conclusion : « un boulevard urbain au cœur de la ville » :

Après quatre années de travail :

- une présentation le 28 juillet 2005 du projet à la DREIF, (Direction Régionale de l'Équipement Île-de-France),
- une présentation à l'Ingénieur Général le 7 octobre 2005,
- l'avis de l'Ingénieur Général le 10 novembre 2005 était : « favorable à la requalification de la RN184 en boulevard urbain, sécurisation de tous les carrefours de la traversée d'Éragny et aménagement des entrées de ville en carrefours giratoires ».

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

Je pose la question au Maître d'Ouvrage : « Qu'en est-il de cet avis favorable ? Qu'est-il devenu ? »

Enfin, et pour conclure, et quels que soient le résultat du Débat Public et la décision prise :

- notre détermination à transformer la RN184 en boulevard urbain interdit aux poids lourds reste intacte,
- notre engagement à consulter les habitants d'Éragny, comme Dominique GILLOT et son équipe y tiennent, reste intact,
- notre attente à voir les Éragniens s'exprimer est totale, c'est pour nous une réponse forte à la reconnaissance de l'expertise citoyenne et de la démocratie participative.

Je vous remercie par avance pour votre participation.

(Applaudissements).

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

Merci, Monsieur GROS. J'ai l'impression qu'on n'a pas trouvé une diapositive. On me dit que Monsieur Gérard BURN a une intervention qui suit assez logiquement.

M. GERARD BURN, ADJOINT AU MAIRE D'ÉRAGNY CHARGE DES FINANCES :

En prolongation de ce qu'évoquait Roland GROS, et pour faire suite à mon intervention précédente du 5 avril, j'avais interpellé à ce moment-là les représentants de l'État sur deux points :

- le parcours sera-t-il gratuit ou pas ?
- pour quelle raison, un habitant de notre commune ou d'Herblay est-il moins considéré qu'un habitant de Saint-Germain ou de La Celle-Saint-Cloud ?

Les réponses du 5 avril n'ont pas été satisfaisantes dans la mesure où elles n'ont été qu'une lecture des différents documents publiés, de ce que l'on savait déjà. Afin de reformuler ma question, je voudrais rappeler quelques données de base, sur d'autres territoires mais qui ramèneront à notre souci local.

Concernant l'A86 sur son tunnel Est, réalisé à 80 mètres de fond et sur la base d'une information de 2003, vraisemblablement en deçà aujourd'hui, c'est 1,7 milliard d'euros qui ont été consacrés pour réaliser 10 kilomètres de tunnel. C'est 170 millions d'euros au kilomètre, et donc la question vient très rapidement : en quoi pouvez-vous justifier que seulement la moitié de ces moyens soient mis ici ?

Dans l'hypothèse bleue par exemple, deux Éragniens valent un habitant du Chesnay.

Dans l'hypothèse rouge ou dans la verte, un Menucourtois + un Achérois + un Éragzien valent un Vaucressonnais.

Et pire encore, dans l'hypothèse noire, celle qui meurtrit définitivement la commune et ses habitants, il faut quatre Éragniens pour valoir un habitant de la Celle-Saint-Cloud.

(Applaudissements).

D'où la répétition de ma question : en vertu de quelle inégalité de traitement ont été exclues les hypothèses de travail disposant de deux fois plus de moyens financiers, assurant par voie de conséquence de plus amples traitements environnementaux et urbains ? Je ne souhaiterais pas quitter cette salle sans avoir une information, ou tout du moins un début d'information.

Ou dit d'une autre manière, les perspectives du débat seraient définitivement toutes autres dès lors qu'elles seraient dégagées du corset financier aujourd'hui imposé. Une réponse autre que formelle est nécessaire à cet aspect du Débat qui jusqu'à maintenant n'a pas été posée.

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

Merci, Monsieur BURN. Monsieur le Maire d'Herblay, vous avez la parole.

M. PATRICK BARBE, MAIRE D'HERBLAY :

Mesdames et Messieurs, nous sommes à Éragny, mais je voulais très rapidement vous donner le point de vue des Herblaysiens.

Ce point de vue est unanime : non au passage de la Francilienne sur Herblay. C'est marqué par des panneaux dans la ville, à plusieurs endroits, et voici comment on est arrivé à cette décision :

La première chose : on ne s'occupe pas des affaires des autres communes parce qu'on ne les connaît pas, donc nous ne savons pas quelle est la meilleure solution pour telle ou telle commune du 78. On connaît nos voisins immédiats, c'est-à-dire Pierrelaye, Saint-Ouen, Éragny et Conflans, au-delà, on voyage peu, on est à la campagne.

La deuxième chose, c'est que la mairie laisse aux spécialistes le soin de traiter les problèmes de pollution, de flux de véhicules, de nuisances, parce qu'il y a des spécialistes qui s'expriment et qui enrichissent le dossier de la mairie et on fera une contribution à la Commission.

La troisième chose, c'est qu'on a créé un groupe de travail qui œuvre sur ce sujet de l'A104.

Nous avons pris une délibération le 26 janvier, qui a été votée à l'unanimité et qui est arrivée à cette conclusion : non, il ne faut pas que la Francilienne passe sur Herblay. Voilà les différents points de cette délibération :

- première chose : « conscients des problèmes que pose la saturation de la RN184 », c'est la première phrase de notre délibération. Cela veut dire que la situation actuelle ne peut pas perdurer et il appartient aux politiques que nous sommes de contribuer à apporter une solution.
- Deuxième point : la délibération dit : « oui, il faut boucler la Francilienne ». Vous connaissez les raisons, tout le monde les a données, ce n'est pas la peine que je développe les aspects économiques de liaison pour aller à son travail, pour le développement économique de cette partie du département. Le bouclage de la Francilienne est un projet qui concerne non seulement notre centre du Val d'Oise, mais l'ensemble du territoire du Val d'Oise et l'Île-de-France. Je dis bien « Francilienne » et non pas de Cergy à Orgeval, comme le dit le titre officiel. C'est bien de la Francilienne dont il s'agit.

Alors, pourquoi pas de tracé sur Herblay ? D'abord, nous sommes responsables de l'intégrité du territoire. Nous avons aujourd'hui les coupures –même si c'est moindre que chez vous avec la RN184– mais nous avons l'A14, nous avons l'autoroute A15, la SNCF, la Onzième avenue, et donc Herblay transformé en mille-feuilles, non ce n'est pas notre souhait et il faut réfléchir à autre chose.

Il y a une coulée verte qui traverse la ville et relie la Forêt de Montmorency à la Forêt de Saint-Germain, qui représente 20 % de la surface de la ville, 280 hectares. Cette coulée verte est dessinée au SDRIF et nous venons d'ailleurs de faire une proposition au SDRIF d'en améliorer le tracé pour la rendre plus homogène. Donc, il n'est pas question qu'une autoroute à deux fois trois voies passe en plein milieu. Moi, maire, je n'arrive pas à élargir un chemin de terre d'un mètre au milieu de cette coulée verte, et l'État est capable de faire deux fois trois voies. Monsieur DEBARLE m'explique que je peux aussi demander une déclaration d'utilité publique et faire avancer le dossier, mais on y passera quinze ans ou vingt ans.

Nous faisons partie d'un syndicat des villes concernées par la Plaine de Pierrelaye, c'est-à-dire par le tracé Méry-sur-Oise / Saint-Ouen / Pierrelaye et Herblay, et donc nous avons défini une Charte d'Environnement et d'Urbanisation de cette Plaine qui est réservée à l'agriculture, au boisement, aux loisirs, et ne peut pas être traversée par une autoroute.

Enfin, nous avons un patrimoine à protéger, c'est le rôle de la mairie. Il s'agit des bords de Seine, des carrières d'Herblay qui ont été découvertes par beaucoup à l'occasion de ces réunions, du futur Parc des Alouettes au bord de Seine. Les nuisances supplémentaires pour les riverains : les quartiers des Buttes Blanches, vous connaissez, nous sommes riverains. Les nuisances, comme tout le monde, on a donné, nous aussi, on a le SIAPP en face de nous qui sabote nos rives de Seine, qui nous perturbe avec les nuisances sonores, visuelles et olfactives, c'est insupportable, et les avons, comme tout le monde.

Pas de péage, on vous l'a dit, c'est un problème d'équité entre l'Est et l'Ouest de l'Île-de-France, c'est un problème d'occupation au sol des péages.

On voulait vous dire, simplement, qu'on était tout à fait solidaires avec la position d'Éragny dans cette affaire (*huées et sifflements*). Herblay, c'est treize associations qui se sont regroupées pour défendre cette position-là, avec la mairie.

Nous avons appelé tous les Herblaysiens à manifester leur position en répondant aux différents questionnaires, c'est donc une unanimité sur la ville d'Herblay sur cette position-là.

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

Merci, Monsieur le Maire. Nous allons revenir instantanément à Éragny, mais je pense qu'il était nécessaire d'entendre la position du Maire d'Herblay puisque tout à l'heure nous allons parler plus abondamment du tracé bleu.

J'aimerais entendre le Capitaine AZAMBOURG.

CAPITAINE AZAMBOURG, SDIS ÉRAGNY :

Bonsoir, je suis le chef du centre de secours d'Éragny-sur-Oise.

Nous disposons au titre de nos interventions de la particularité d'être dotés d'un véhicule de secours routier et sommes de ce fait spécialisés dans le domaine des accidents de voies publiques. Notre secteur d'intervention, outre les axes secondaires et une partie de l'autoroute A15, comprend notamment le tronçon de la RN184 qui est compris entre Conflans et l'échangeur RN184/A115. La RN184 est donc un axe sur lequel les pompiers d'Éragny interviennent au quotidien pour des motifs plus ou moins graves.

Mon intervention va être très simple : je vais vous donner quelques chiffres :

- en 2005, cet axe a représenté au titre des interventions pour accidents de voies publiques près de 30 % de la sollicitation de notre véhicule de secours routier ;
- de 1998 à 2002, près de 50 % des accidents corporels d'Éragny se sont passés sur la RN184 ; 61 % d'entre eux ont eu lieu au niveau des intersections ;
- entre 2000 et 2005, pour le tronçon de la RN184 qui passe par la commune d'Éragny, il a été dénombré 79 accidents, 4 décès, 14 blessés graves et 121 blessés légers.

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

Merci, Capitaine.

M. COCQUEEL, HABITANT D'ÉRAGNY :

J'ai vu un accident qui allait se produire samedi ou vendredi dernier. Vous quittez l'autoroute A15, vous tournez sur la gauche, le feu de gauche ne fonctionne pas. Les personnes ne voient pas le feu de droite parce qu'il y a des camions qui passent. Les gens qui quittent l'autoroute A15, font le tour pour aller vers Saint-Ouen-l'Aumône ne voient pas les voitures. Il faut donc qu'un certain nombre de personnes fassent leur travail, il faut des panneaux à certains endroits pour prévenir les accidents.

A Éragny, on a développé une zone de stockage et maintenant on dit qu'il ne faut pas que des camions traversent les nationales, alors je ne comprends pas comment les sociétés peuvent se développer. Alors, Monsieur GROS, analysez votre travail, je ne comprends pas. Comment voulez-vous que les sociétés travaillent sans transport ? Sans camions. Je pense que c'est la moindre des choses, analysez au lieu d'être dans votre bureau à penser...

(sifflements).

J'ai besoin de sociétés qui développent mon activité en déplaçant du matériel, j'ai besoin de camions. S'il n'y a pas ce genre de choses... En plus, c'est vous qui avez développé à Éragny une zone de stockage.

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

Restons calmes, il y a des problèmes à résoudre en effet, des problèmes je dirais au quotidien et des problèmes à plus long terme, pour concilier le développement économique, la sécurité des personnes, la qualité de la vie. C'est une affaire compliquée, il ne faut pas le dissimuler.

Madame MAURICE, vous avez la parole. La parole sera ensuite donnée à la salle sur le ressenti des problèmes de la RN184, avant de passer aux solutions possibles.

MME YANNICK MAURICE, ADJOINTE AU MAIRE D'ÉRAGNY, CHARGÉE DE LA SOLIDARITE ET DE L'ATTENTION A Tous :

Bonsoir à tous. Je suis élue à Éragny, chargée de la Solidarité et de l'Attention à Tous. J'assure au quotidien avec les services municipaux le suivi des personnes âgées, des personnes handicapées, des personnes les plus démunies et de tout ce qui tourne autour de l'insertion dans l'emploi.

Cela tombe bien que le Capitaine AZAMBOURG soit intervenu juste avant moi, parce que j'avais quelques questions à poser au maître d'ouvrage concernant essentiellement le trafic poids lourds et à faire quelques remarques aux membres de la Commission.

Dans le cadre des permanences que les élus assurent 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, j'ai malheureusement été amenée à assister à une intervention des forces de secours dans le cadre d'un accident mortel provoqué par un poids lourd dont le conducteur n'a pas pu s'arrêter à un feu rouge sur la RN184 dans la partie Éragnoise.

Premièrement, j'aurais voulu que vous nous éclairiez, moi, les Éragnois et autres habitants présents ici ce soir, sur le nombre exact de camions qui circulent actuellement sur la RN184. En effet, l'évaluation du nombre de véhicules circulant à l'heure actuelle est rapportée à des U.V.P. (unités de véhicules particuliers) comptabilisant les voitures pour une unité et les

poids lourds pour deux unités, mais cette présentation ne précise pas clairement les proportions des unes et des autres.

Deuxièmement, toujours à propos des poids lourds, force est de constater lorsque l'on attend aux feux avant de pouvoir traverser, que les camions sont de plus en plus gros, de plus en plus lourds. Pouvez-vous nous dire quelle est la proportion de ces camions au niveau des différents types de trafics, c'est-à-dire le trafic interne à la région, le trafic d'échanges ou le trafic de transit ? Que deviendront ces trois types de trafics poids lourds dans les différents scénarii aujourd'hui proposés, y compris dans celui de l'éventualité d'un nouveau statu quo, joliment appelé « scénario au fil de l'eau » ?

Troisième question : dans vos prévisions, a-t-il été tenu compte de projets de mise en place de développement de solutions alternatives de transport, pour les marchandises notamment, au niveau du trafic du transit, ou bien vos prévisions sont-elles calquées sur la situation actuelle ?

Au-delà de ces précisions que vous pourrez nous apporter, je souhaiterais aussi m'adresser aux membres de la Commission. Je suppose qu'ils ont forcément noté qu'aujourd'hui l'évidence pour tout le monde est que la RN184 ne peut plus continuer à absorber ces trafics. Leur dangerosité, leurs nuisances, qu'elles soient au niveau du bruit ou de la pollution atmosphérique, ne sont plus supportables pour les Éragniens, riverains ou non, qui voient chaque jour s'accroître la difficulté pour se rendre de la partie village à la partie du Plateau, pour circuler dans leur ville, même en empruntant les itinéraires adjacents qui ne permettent déjà plus actuellement d'éviter les encombrements.

C'est pourquoi je me permettrais de demander à la Commission d'inscrire dans le cadre de ce Débat, comme élément étroitement attaché à la décision, deux principes indispensables :

- celui de la requalification de la RN184 en boulevard urbain, je crois que vous aurez compris que c'est une demande assez générale,
- celui d'une réelle mise en œuvre de solutions alternatives de transport des marchandises et des personnes, actuellement notoirement insuffisant dans tout ce qui relève des déplacements inter-banlieues.

Je vous remercie et je vous redemanderai peut-être la parole sur la question de la continuité territoriale quand ce sujet viendra.

(applaudissements).

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

Je crois qu'au point où nous en sommes, le maître d'ouvrage est maintenant fortement sollicité pour donner un certain nombre d'explications ponctuelles, d'abord les perspectives de trafic à l'horizon 2020 que vous nous avez présentées tout à l'heure : comment sont-elles faites ? Comment en particulier est traitée la question des camions ? Est-ce qu'on a tenu compte des alternatives à la route pour les marchandises ? Est-ce qu'on a tenu compte des transports en commun ? etc. Est-ce que vous voulez déjà apporter des précisions sur ce premier groupe de questions, sur quoi se fondent vos perspectives de 2020 ?

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

Les perspectives de 2020 sont fondées d'une part sur une analyse et un diagnostic de l'existant, donc en terme de trafic cela veut dire que nous avons fait des comptages et des enquêtes. A l'occasion de ce dossier, sur la région, il y a eu 2 000 comptages qui ont été faits sur les routes principales et un certain nombre d'enquêtes ont été réalisées, notamment aux barrières de péage de l'autoroute du Nord et de l'autoroute A16, pour connaître le trafic de transit, et surtout le trafic de transit poids lourds.

A partir de la connaissance de la situation actuelle, nous nous sommes projetés en 2020. Pour cela, nous avons cherché à évaluer le nombre d'habitants et le nombre d'emplois qui seront sur la zone : nous avons connaissance des projets de développement des collectivités territoriales, nous les avons inscrits et nous avons pu ainsi dimensionner le nombre d'habitants. Si sur Éragny, il n'y a pas beaucoup de terrains libres donc assez peu de variations, il faut savoir que sur l'ensemble de l'agglomération de Cergy-Pontoise par exemple, dont Éragny fait partie, il est prévu d'avoir à peu près 25 000 habitants de plus et 10 000 emplois.

En ce qui concerne Le Parisis, dont vous êtes limitrophes, il y aura à peu près le même nombre d'habitants en plus, par contre nettement moins d'emplois.

L'ensemble des besoins de déplacements de ces habitants sont connus par des enquêtes générales de transports, ce sont des enquêtes téléphoniques (ce sont des enquêtes lourdes qui se font à peu près une fois tous les dix ans), où 10 000 personnes sont interrogées pour savoir quels sont les déplacements qu'elles ont faits la veille du coup de téléphone et savoir si elles se sont déplacées en transport en commun, en voiture, à pied. On arrive de cette façon à connaître le nombre de déplacements de chacun.

Voilà comment on simule un trafic en 2020.

Ensuite, on regarde également ce qui a pu être apporté ou ce qui peut être apporté par des modifications de comportement ou des modifications de moyens.

En terme de transport de personnes, c'est le développement des transports en commun. En ce qui concerne les transports en commun ferrés lourds, nous avons imaginé qu'un morceau de la tangentielle Ouest pourrait être réalisé d'ici 2020. Ce n'est pas le morceau complet de la tangentielle Ouest, parce qu'en regardant le niveau des études où en est le Syndicat des Transports d'Île-de-France, ainsi que ce qui peut nous remonter comme priorité pour développer les transports, nous estimons que le seul transport ferré lourd qui peut être mis en service dans la région en 2020, c'est ce morceau de tangentielle. S'il est mis en œuvre, il permettrait d'avoir 5 000 véhicules de moins sur les routes, soit sur la RN184, soit sur les routes proches, je pense notamment aux tracés alternatifs dont on parlait avant.

Par rapport au trafic escompté sur la Francilienne, qui en moyenne est de l'ordre de 100 000 véhicules par jour, on voit qu'on n'est pas dans les mêmes ordres de grandeur.

En ce qui concerne le transport de marchandises :

Pour ce qui est des autres modes de transport, que ce soit le ferroutage ou le transport fluvial, on estime qu'avec le développement du transport fluvial, et notamment la mise à grand gabarit du canal Seine Nord qui permettrait de relier Paris au Nord de la France, puis ensuite aux secteurs d'Amsterdam et d'Anvers, on pourrait multiplier par quatre le trafic qui aujourd'hui est écoulé sur cette voie d'eau. Le multiplier par quatre, cela signifie que l'on va passer de 3 millions de tonnes à 12 millions de tonnes.

Il y a quelques jours, dans une autre réunion – à Auvers, je crois – un membre du Conseil Régional nous a dit qu'il estimait à beaucoup plus que cela le transport modal en disant qu'on devrait arriver à le multiplier par dix. Dans ce cas-là, peut-être qu'on arriverait à 40 millions de tonnes, mais il faut savoir que le trafic marchandises sur la Région Île-de-France représente 365 millions de tonnes. De toute façon, ce serait une bascule qui concernerait 10 % du trafic marchandises.

Aujourd'hui, comment est constitué le trafic poids lourds que nous avons prévu en 2020 ?

Nous estimons que sur les tracés qui concernent Éragny, c'est-à-dire les tracés rouge, vert et bleu, et un peu moins le noir mais c'est le même ordre de grandeur, il y aurait à peu près 8 000 poids lourds par jour. Sur ces 8 000, on en a 2 600 qui font un trajet très court, c'est-à-dire à l'intérieur de la zone d'étude, qui ne dépassera pas Méry dans un sens et qui ne dépassera pas Orgeval dans l'autre. Le point d'origine et le point de destination de ces trajets sont situés à l'intérieur de la zone d'étude, donc à proximité d'Éragny.

Deuxième type de trafic : ce sont les poids lourds « en échange », c'est-à-dire qui ont soit leur point de livraison, soit leur point de chargement à l'intérieur de la zone d'étude. Cela représente 3 700 poids lourds parmi lesquels notamment les poids lourds dont on parle régulièrement : les poids lourds qui desservent l'usine Peugeot, soit environ 2 000 poids lourds par jour.

Enfin, il y a 1 700 poids lourds en transit, c'est-à-dire qui ne s'arrêtent pas à l'intérieur de la zone d'étude. Ils peuvent avoir des trajets un petit peu plus longs que sur la zone d'étude, ce n'est pas forcément du transit international, 80 % des déplacements des poids lourds sont inférieurs à 150 kilomètres, mais ce sont des poids lourds qui passeraient dans le secteur.

On s'aperçoit de toute façon que sur ces 8 000 poids lourds, on en a 2 600 et 3 700, soit environ 6 300, qui sont vraiment nécessaires à la vie locale. Soit, ils restent dans la zone, soit ils viennent livrer puisque étant dans une zone urbaine, la Région Île-de-France consomme à peu près 7 % de ce qu'elle produit, tout le reste doit être amené d'un point qui se situe en dehors de la Région Île-de-France.

Il faut bien avoir des itinéraires pour faire passer ces poids lourds, ce qui veut dire que quand on veut interdire les poids lourds sur un certain itinéraire, encore faut-il qu'ils aient un autre itinéraire pour passer. Un des objectifs du prolongement de la Francilienne, c'est justement de pouvoir offrir aux gens qui le veulent, notamment ceux qui font du transit et une bonne partie du trafic d'échanges, un itinéraire qu'ils pourraient prendre et à ce moment-là, effectivement, la circulation des poids lourds pourrait être restreinte sur la RN184.

Par contre, tant qu'il n'y aura pas cet itinéraire alternatif, je ne suis pas sûr que l'État s'engage dans une autorisation d'interdire les poids lourds sur la RN184.

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

Justement, une question avait été posée : qu'entend-on par requalification de la RN184 ? Quels sont les critères et est-ce qu'on peut le faire sans faire quelque chose d'autre ?

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

Sans faire quelque chose d'autre : il faut bien faire passer les véhicules tels qu'ils sont et toute requalification en boulevard urbain sera toujours limitée tant qu'on n'aura pas un itinéraire alternatif.

La requalification en boulevard urbain, on nous a posé la question sur le site Internet : un boulevard urbain, c'est un endroit (une rue) dans lequel plusieurs utilisateurs différents peuvent venir. On a des voitures, on peut avoir aussi des vélos ou des piétons. On voit bien dans les boulevards qui sont assez larges qu'ils sont effectivement bordés de trottoirs, plutôt larges, que l'on peut avoir des piétons, des cyclistes, maintenant on fait même en plus des pistes cyclables, et dans certains secteurs, on peut avoir aussi des voies uniquement réservées aux bus.

Aujourd'hui, sauf erreur de ma part, même dans le dossier préparé par la DDE, s'il est prévu une partie de la typologie du boulevard urbain, au moins avoir des traversées sécurisées des piétons au niveau des carrefours, en ce qui concerne le cheminement des piétons et des cyclistes le long de la RN184, ce n'est pas prévu. Donc on ne peut pas avoir vraiment un type de boulevard urbain. On peut améliorer le fonctionnement des carrefours, mais on ne peut pas avoir un type complet de boulevard urbain tant qu'on n'a pas une alternative à la circulation, et comme je le disais au début, tant qu'il n'y a pas d'alternative à la circulation, l'État privilégiera toujours la circulation sur la RN184 par rapport aux besoins des Éragniens, malheureusement pour vous.

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

Merci, Monsieur DEBARLE. Vous avez fait allusion à une étude en cours sur un certain nombre d'améliorations, ponctuelles je dirais, qui peuvent être apportées à la RN184 telle qu'elle existe, sans ouvrage radicalement nouveau. Cette étude, vous nous l'avez remise et elle est consultable ; on va en mettre de larges extraits sur le site Internet.

La conclusion est claire : si on ne développe pas d'infrastructures nouvelles, on n'arrivera jamais à une requalification complète de la RN184 en boulevard urbain. On peut faire un certain nombre d'améliorations qui sont décrites dans cette étude.

On vous a posé un certain nombre de questions sur les solutions que vous envisagez et qui pourraient soulager le trafic sur la RN184 et permettre effectivement cette requalification souhaitée par beaucoup ici. Voulez-vous nous décrire brièvement les différentes solutions, puis nous allons reprendre cela tracé par tracé, en commençant peut-être par le tracé noir qui a été considéré comme quelque chose d'irréaliste et d'horrible ici. Monsieur DEBARLE, vous avez la parole.

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

Je vais passer la parole à Christophe LEFEVRE qui suit tout particulièrement les études dans le Val d'Oise et qui va présenter tout d'abord le tracé noir.

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

Bonsoir à tous, je vais vous présenter les tracés en commençant par le noir.

Le tracé noir est un réaménagement de la RN184 actuelle. Cette RN184 comprend des carrefours à feux et l'objet de ce tracé noir est de supprimer ces carrefours à feux dans Éragny. Pour cela, il sera nécessaire d'abaisser la RN184 à certains endroits.

Pour permettre ensuite aux voies qui traversent la RN184 actuelle, qui sont orientées Est-Ouest, de pouvoir échanger avec la RN184, il est prévu de déniveler les échangeurs, à la fois au niveau du boulevard de l'Oise et du boulevard Charles de Gaulle, ainsi qu'au niveau

du boulevard de la Commune et de la rue d'Armetteau. Ensuite, c'est au niveau de l'avenue Jean Jaurès qu'il y aura des échanges possibles avec la RN184, et ensuite au niveau de la rue de l'Ambassadeur. Les autres voies qui traversent aujourd'hui la RN184 passeront au-dessus, mais il n'y aura pas d'échanges avec le tracé noir.

Le deuxième tracé qui intéresse votre commune, est le tracé rouge. Ce tracé arrive au Nord-Est d'Éragny. Au niveau du Parc des Sports des Tilleuls et du Centre Équestre, il est prévu un merlon de terre qui est tout simplement une butte de terre qui est aménagée...

(Protestations dans la salle).

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

Attendez, il faudrait être un peu sérieux : on a demandé ici que l'on examine à fond les différentes solutions, vous direz tout à l'heure que vous n'en voulez pas ou qu'il faut le faire de façon totalement différente.

DANS LA SALLE : Il faudrait arrêter de faire de la provocation vis à vis des habitants. Votre tracé noir, c'est de la provocation, votre tracé rouge, c'est de la provocation, votre débat est bidon !

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

Un : ce ne sont pas mes tracés, deux : le débat n'est pas bidon, et trois : vous avez eu tout à l'heure un certain nombre d'intervenants qui ont posé la question « pourquoi n'examine-t-on pas les solutions avant de les rejeter ? », c'est ce que nous allons faire ensemble. Donc, je vous demande un peu d'attention, vous direz tout à l'heure que cela ne vous plaît pas, qu'il ne faut pas le faire ainsi, on verra ce que vous en pensez, mais laissez examiner les différentes hypothèses.

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

Je reviens à mon merlon paysager. Le merlon paysager est une butte de terre qui permet d'éviter la propagation du bruit. Pour améliorer son intégration dans le site, il est pourvu d'aménagements paysagers qui peuvent varier d'un endroit à l'autre, en fonction des volontés locales.

Ensuite, au niveau de la zone la plus urbanisée d'Éragny, le tracé s'enterre pour devenir souterrain et recouvert sur une longueur d'environ 2,5 kilomètres. En son milieu, au niveau de la rue Claude Bernard, il y a une ouverture sur environ 100 mètres.

Je vais vous présenter quelques photos qui permettent de se rendre compte des aménagements possibles en surface, que ce soit fait en tranchée couverte ou en tunnel, peu importe, c'est la même chose en surface. Voilà un exemple de tranchée couverte aménagée en surface : la route est sous la plate-forme et au-dessus il y a un aménagement comprenant à la fois des espaces publics de types espaces verts et à la fois de la voirie locale qui permet de desservir les quartiers.

Je vous présente un autre aménagement au-dessus de l'A1 qui permet de voir ce que peut donner une tranchée couverte avec un mail piétonnier et des espaces verts.

Ensuite, je vais vous montrer l'aménagement sur l'A14, au niveau de la Forêt de Saint-Germain en Laye : il s'agit d'une autre tranchée couverte : on voit la route sortir en viaduc

mais dans l'autre partie, la route est en dessous d'espaces verts. Voilà ce qu'on peut faire dans un milieu rural.

Sur la photo suivante, ce que l'on peut voir à la surface, ce sont les sorties de secours qui peuvent permettre d'évacuer la tranchée couverte ou le tunnel en cas d'incident ou d'incendie et voilà une sortie de secours de plus près ce qui vous permet de vous rendre compte de l'espace que cela prend et du volume que cela représente. Il s'agit de sorties de secours en milieu rural.

Le tracé vert est identique au tracé rouge dans la partie Éragnoise et au lieu ensuite de filer vers Neuville-sur-Oise, il bifurque vers le Sud pour rejoindre la RN184 et traverser Conflans.

J'ai oublié de préciser que dans le cas du tracé rouge, l'échangeur prévu avec la RN184 est un rond-point qui se trouve au niveau de la RN184 actuelle, la Francilienne passant en dessous. Tous les mouvements sont permis.

Dans le cas du tracé vert, il s'agit d'un échange un peu plus complet qu'un rond-point.

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

Et le bleu ? Il ne passe pas sur Éragny ?

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

Le bleu, comme le rouge, prend son origine au niveau de l'A115 à Frépillon, traverse ensuite la Plaine de Pierrelaye qui représente la ceinture verte au niveau régional, passe à l'Est de Pierrelaye, contourne son Parc des Sports, puis passe sous les voies SNCF, sous la RD14 et sous l'A15. Ce tracé passe ensuite à Herblay entre le Quartier des Buttes Blanches et le Quartier des Hauts Chênes, puis franchit le Plateau du Gaillon avant de franchir la Seine en viaduc. Un viaduc est également prévu dans la plaine agricole d'Achères qui est soumise à des contraintes d'inondation. Il rejoint ensuite le tunnel dans la Forêt de Saint-Germain afin de rejoindre l'A14.

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

Merci pour cette présentation.

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

Je finis avec le violet.

Le tracé violet prend son origine un peu plus au Nord, c'est-à-dire au niveau de la RD104 qui fait Francilienne au Nord de l'Île-de-France, puis traverse la Vallée de l'Oise au niveau de Mériel et de Butry-sur-Oise. Dans cette partie, il est prévu en tunnel.

Ensuite, il traverse et longe le Parc Naturel Régional du Vexin et contourne la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise par le Nord-Ouest ; il longe notamment Courdimanche à l'Ouest. Il est ensuite parallèle à la Vallée de la Seine, tout en s'insérant dans tout un dédale de collines au Nord de Jusiers et de Gargenville. Puis, il passe entre Gargenville et Issou pour enfin franchir la Seine par un viaduc et rejoindre l'A13 à l'Est d'Épône. Sur 15 kilomètres environ, il emprunte alors l'A13 pour rejoindre l'échangeur au niveau d'Orgeval.

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

Merci, Monsieur LEFEVRE.

UN INTERVENANT.

On peut d'une part combiner des morceaux de tracés et on peut imaginer quelque chose de radicalement nouveau. J'ai d'ailleurs là un cahier d'acteurs qui propose une sixième solution et qui va être mis sur le site dans quelques jours.

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

Attendez, on va continuer, on en est tout à fait au début, c'est une simple présentation des tracés.

Maintenant, on aimerait entendre le maître d'ouvrage sur la question, le problème d'Éragny étant la RN184 : « quel est l'effet de ces différentes solutions sur le trafic de la RN184 à hauteur d'Éragny ? ».

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

A hauteur d'Éragny, tronçon par tronçon, l'influence de chacun des tracés :

- le tracé noir : puisqu'il emprunte la RN184, évidemment ce tracé va augmenter la circulation d'environ 35 000 véhicules par jour ;
- le tracé violet : il augmente mais de manière moindre, ce sont des véhicules qui iront rejoindre l'autoroute A15 pour ensuite partir dans le tracé violet ;
- les tracés rouge, vert et bleu sont les trois tracés qui délestent la RN184. Le tracé rouge et le tracé bleu délestent environ de 10 000 véhicules et le tracé vert de 15 000 véhicules.

Ces délestages de la RN184 que je viens de vous donner, sont des délestages tels qu'ils sont donnés de manière spontanée : les gens emprunteraient moins la RN184 et iraient sur le prolongement de la Francilienne.

Par contre, à partir du moment où il y a la Francilienne, il est tout à fait possible en réaménageant la RN184 de limiter encore plus la circulation que ce que donne la prévision de trafic. C'est tout à fait possible, on suivra en la matière la volonté des Collectivités Territoriales. On sait que sur certaines communes, visiblement, il y a des volontés de développement et donc d'utiliser la capacité qui est donnée pour rajouter de la circulation et implanter des centres commerciaux, par contre d'autres communes comme Éragny souhaitent faire des aménagements pour réduire cette circulation.

Ce sont des choses tout à fait possibles, et comme je le disais tout à l'heure, à partir du moment où il y a un itinéraire alternatif à la RN184, l'État accompagnera les Collectivités Territoriales dans cette volonté de réduction de la circulation sur la RN184.

En ce qui concerne le financement, les tracés ne sont pas égaux. Pour faire un péage, il faut qu'il y ait un itinéraire alternatif gratuit, c'est-à-dire que si le tracé noir devait être fait, je ne vois pas quel serait l'itinéraire alternatif gratuit qui serait offert. Le péage pour le tracé noir est certainement assez difficile.

Pour les autres tracés, les trois modes de financement qui existent aujourd'hui sont mis au Débat.

Il y a tout d'abord le financement sur les crédits budgétaires : il n'y a pas de péage, c'est le contribuable qui finance le tracé par ses impôts. L'inconvénient de ce mode de financement, c'est qu'il est soumis, chaque année, aux aléas du vote du budget par l'État.

Nous avons fait deux études de trafic en fonction du péage. Nous avons regardé ce que deviendrait le trafic s'il y avait un péage de 2 euros sur la totalité du tracé, soit sur les 22 kilomètres. Dans ce cas, l'évasion de trafic serait de 10 à 15 %, par contre, les recettes de péage seraient très faibles. Si l'on met un péage du même ordre que celui de l'autoroute A14 (8 €), on a une évasion de trafic de 50 % et c'est assez fort. Il est exact que quand on fait un péage de ce niveau-là, on ne peut pas dire que l'objectif de délester les voies locales soit totalement atteint avec un péage de cet ordre-là.

Le troisième mode de financement, c'est le partenariat public privé, c'est un peu un mix entre les deux : il y a une société privée, qui comme sur les autoroutes où il y a des péages, construit et exploite l'infrastructure, par contre, c'est l'État qui rembourse une sorte de loyer à l'exploitant et au constructeur de cette autoroute pendant une certaine durée, comme pour les autoroutes à péage.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU C.O.P.R.A. HERBLAY :

J'ai bien compris que tout ce qui intéresse tous les habitants d'Éragny, c'est la RN184, et c'est tout à fait normal. Mais si vous revenez au tableau précédent qui indique l'impact des différents tracés sur le trafic de la RN184, il faut au minimum dire ce qui va se passer s'il n'y a pas de péage - c'est ce qui a été indiqué - et ce qui va se passer s'il y a péage, parce qu'on ne le sait pas aujourd'hui.

Dire aux gens : si vous avez le tracé bleu, vous allez avoir 10 000 véhicules de moins, d'accord. Mais s'ils sont le bleu avec péage, combien y en aura-t-il en moins ? Il faut absolument le dire.

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

C'est ce que j'ai dit tout à l'heure : il y aura 50 %

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU C.O.P.R.A. HERBLAY :

Et bien laissez donc le chiffre en dessous, parce que 50 %, combien cela va-t-il faire ? Combien les moins 10 000 vont-ils devenir ?

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

Si vous me laissez finir ma phrase, je peux vous dire qu'effectivement ils vont devenir seulement moins 5 000.

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

On est bien d'accord. On peut s'interroger sur l'opportunité en effet de faire un investissement de 2 milliards d'euros sans diviser son efficacité par deux.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRÉSIDENT DU C.O.P.R.A. HERBLAY :

C'est 5 000 sur combien ?

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

C'est 5 000 sur les 60 000. C'est pour cela que je vous ai dit que l'objectif de délester les voiries locales à ce niveau-là n'était pas totalement atteint.

M. GERARD BURN, ADJOINT AU MAIRE D'ÉRAGNY CHARGÉ DES FINANCES :

La réponse que j'entends, c'est celle sur le mode de financement privé, public etc. Ce n'est pas cela le sens de ma question. Actuellement, on est sur des hypothèses de travail qui varient peu ou prou entre 1 milliard et demi et 2 milliards d'euros d'investissement. Ma question était autre, ce n'était pas celle du mode de financement privé ou public, c'était : a-t-on envisagé des hypothèses de travail avec des équipements qui certes pouvaient arriver à 3 milliards voire plus ?

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

Attendez, on va y arriver. On ne peut pas parler de tout en même temps, Monsieur, un peu d'ordre.

Il doit être clair maintenant que l'on vous a proposé ici des hypothèses de références et la question qu'on a déjà posée plusieurs fois au maître d'ouvrage c'est si elles sont négociables et améliorables, on va y venir. On va donner la parole au maître d'ouvrage sur cette question.

MME PIERRETTE BORGNE, ADJOINTE AU MAIRE D'ÉRAGNY CHARGÉE DE LA QUALITÉ DE LA VIE :

Je voudrais revenir sur la fiabilité de toutes ces projections de chiffres de véhicules. Certaines précisions ont été données par le maître d'ouvrage concernant les données et les critères qui ont servi à faire les projections qu'on a vues, mais je reviens sur le problème du péage. Je pense qu'effectivement, selon que cette section d'autoroute sera à péage ou pas, pour ce qui est du report sur la RN184 ou la continuité du flux de voitures et de poids lourds sur la RN184, il n'y aura pas beaucoup de changement.

Dans le rapport, page 49, sur la fiabilité des modes de calcul, le maître d'ouvrage rappelle qu'il faut être très modeste car ce sont des calculs extrêmement difficiles, avec des données macro économiques. La question que j'ai envie de poser ce soir, c'est : dans ces hypothèses macro économiques, est-ce qu'une forte augmentation du prix du pétrole, par exemple, a été prise en considération puisqu'on peut penser que dans les années qui viennent, c'est une donnée qui va jouer sur le trafic ?

Le dernier point que je voulais aborder, c'est que la ville d'Éragny est limitée au Nord par l'A15, à l'Ouest par l'Oise, elle est coupée du Nord au Sud par la voie ferrée, par l'A184, or Éragny est un tout petit territoire, moins de 500 hectares. Comment un si petit territoire pourra-t-il supporter une nouvelle coupure au Sud et à l'Est qui marquerait son enfermement définitif ?

Enfin, je pense que la RN184 est une nécessité évidemment immédiate. Étant donné les doutes que j'ai concernant les reports de trafic entre une éventuelle nouvelle section d'autoroute et la RN184, je pense que la nécessité de traiter le problème de la RN184, c'est une question immédiate, une nécessité immédiate, alors que le projet de prolongement de la Francilienne est très hypothétique quant aux résultats attendus dans 10, 12 ou 15 ans.

(Applaudissements).

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

Une autre intervention sur le même thème ?

M. ANDRIEU, HABITANT D'ÉRAGNY :

Concernant le financement, je m'interroge, je vous interroge : est-il prévu des financements européens, et sinon pourquoi, puisque c'est un ouvrage important ?

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

Monsieur DEBARLE, un projet comme celui-là est-il éligible à des financements européens ?

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

Dans les financements européens, il y a deux choses : soit c'est au niveau régional, je pense que ce secteur de l'Ouest n'est pas trop concerné, soit, c'est dans le cadre du développement durable, dans l'aide au développement des territoires, cela me paraît assez faible. Aujourd'hui, le tour de table de financement n'a pas démarré, la décision n'est même pas prise. Le montant de la structure n'est pas décidé, on parle de 1,1 milliard d'euros, on reviendra sur les améliorations possibles, mais si on cherche à améliorer les tracés, cela veut dire normalement de l'argent à mettre en plus, donc quel va être le montant définitif de l'ouvrage ? Aujourd'hui, on ne le sait pas.

Je pense que l'État se retrouve comme n'importe quel particulier qui va voir son banquier : si on lui dit qu'on ne sait pas combien on va dépenser, c'est difficile d'engager des négociations financières.

M. ANDRIEU, HABITANT D'ÉRAGNY :

Je me permettrais de poser cette question car en fait ces financements européens sont de plus en plus répandus : on en voit dans toutes les régions de France. Cela suppose évidemment que les régions, les collectivités qui en bénéficient, rentrent dans les critères européens, c'est-à-dire essentiellement des critères d'environnement entre autres. C'est la raison pour laquelle je posais cette question puisque peut-être que ce projet est plus difficilement acceptable au regard de ces critères.

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

Si l'on était en Seine Saint-Denis, il y aurait beaucoup plus de chances, c'est sûr.

M. JEAN-MICHEL BOICHOT, REPRESENTANT DU C.O.P.R.A. POUR LA VILLE D'ÉRAGNY :

Comme le 5 avril, je vais parler au nom du C.O.P.R.A. et répéter un certain nombre de choses pour ceux qui étaient présents ce jour-là et les autres vont peut-être apprendre un certain nombre de choses.

Tout d'abord pour commencer, merci Madame le Maire, d'avoir mis cette salle à la disposition de la CPDP ce soir, ce qui n'était pas possible le 5 mais nous nous en réjouissons malgré les propos aigres-doux qui ont pu être tenus ce jour-là.

Je ne vais pas refaire l'historique du CO.P.R.A. car cela prendrait pas mal de temps et je crois que nous sommes entrés dans le vif du débat, par contre je vais attirer votre attention sur deux points qui sont quand même relativement importants.

Le CO.P.R.A comporte désormais douze Comités de Ville puisqu'un Comité s'est créé tout récemment à Jouy-le-Moutier et le 5 avril, j'avais annoncé une augmentation des adhérents de 28 %, elle est désormais de 40 %, ce qui veut quand même dire que sur Éragny, la situation est sensible et que les gens se prennent en charge et ont l'intention de se défendre : 40 % en un an, c'est énorme.

Donc encore une fois, merci pour cette confiance dans le CO.P.R.A. Je vous rappelle que sans le CO.P.R.A., 250 élus ne seraient pas allés déposer leurs écharpes sur les grilles de la Préfecture il y a quelques années, et trois Premiers Ministres n'auraient pas annulé ce tracé.

Je vais vous refaire l'état des nuisances en les ciblant un peu sur la commune et je vais tâcher d'aller relativement vite sur ce chapitre avant d'attaquer la suite.

Comme je l'ai entendu dire par Madame BORGNE, effectivement la ville d'Éragny est sinistrée.

Au Nord de la ville, il y a l'A15 qui longe le village, il y a les avions qui nous passent au-dessus de la tête, il y a la RN184 et je vais vous relire exactement quels sont les quartiers actuellement sinistrés par la nationale : le Quartier de la Dame, le Quartier du Bois, le Quartier de la Cavée, le Quartier de laRognière, le Quartier de La Challe, le Quartier des Pincevents et le Quartier des Calandres. On pourrait en rajouter.

Il faut savoir qu'en plus, la RN184 passe pratiquement dans la cour du collège Pablo Neruda, elle passe juste derrière la maison de retraite et pas loin du lycée Escoffier, ce qui commence à faire pas mal de sinistrés.

Devant cette sinistreuse aiguë, certains élus et hauts fonctionnaires se sont penchés sur notre problème et nous ont trouvé la panacée universelle, le remède passe-partout, c'est cette fameuse A104. Où ont-ils prévu de la placer ? Juste à côté. On pouvait la mettre ailleurs, on la place juste à côté.

Cette fois-ci, les loups sortent bien du bois. Il y a quelques années, Monsieur POULIT qui était présent à la tribune dans les réunions à l'époque, nous présentait cette autoroute comme une autoroute récréative, une autoroute paysagère (j'en passe et des meilleures). Cette fois-ci, plus du tout. Cette fois, c'est une autoroute qui est désignée comme étant une autoroute structurante, c'est-à-dire destinée à supporter tout un tas d'infrastructures et d'aménagements régionaux d'importance et à supporter un trafic international au niveau du transit des poids lourds, cela a déjà été abordé.

Au CO.P.R.A., on se pose un certain nombre de questions. J'ai entendu des chiffres sur les différents trafics : 66 000, 45 000, j'arrondis à 50 000 ce qui n'est déjà pas mal.

Actuellement, Éragny est saturée et asphyxiée par 50 000 véhicules. On nous dit que si la A104 voit le jour, il y aura 10 000 véhicules de moins sur la RN184, on reste à 40 000. Et juste à côté on nous en balance 100 000 de plus, 100 + 40, chez moi, ça fait 140. Je ne vois pas comment avec 140 000 véhicules à Éragny on va mieux vivre. Il faut qu'on m'explique, je n'ai pas tout compris.

(Applaudissements).

Les estimations de trafic qu'on nous donne sont faites pour une deux fois deux voies. Si on lit le dossier, c'est extensible à deux fois trois voies. Combien on en rajoute ? Cela commence à faire du monde dans le coin.

Si on lit le dossier, page après page on tombe sur des choses intéressantes et j'ai découvert que ce petit bout de l'A104 devait servir entre autres à délester une partie de l'A14, de l'A15 et de l'A86 en ce qui concerne le trafic des poids lourds. On nous annonce donc 8 à 10 000 poids lourds –c'est un chiffre que l'on estime, on va en reparler tout à l'heure– par jour, ce qui fait une moyenne d'un camion toutes les 9 secondes, en considérant qu'il y a un défilement continu sur les 24 heures. Imaginez un peu ce que cela donne...

Encore une fois, en quoi notre qualité de vie pourrait être améliorée ?

Je l'avais dit le 5 et je le répète ce soir, il y a 35 ans, quand la RN184 a été construite, elle a été vendue exactement de la même façon : la panacée universelle, le remède miracle aux problèmes de transport locaux, aux embouteillages à Éragny, à Conflans, à Saint-Ouen-l'Aumône. J'espère que les experts actuels ont changé les modèles de calcul parce que la copie des experts de l'époque est nullissime. Ils se sont complètement plantés, jamais ils n'avaient envisagé ce que l'on voit en ce moment.

Voilà quelques mois, les modèles de calcul des services de l'Équipement étaient mis en cause dans un article du Monde, et que lit-on page 49 du dossier de Débat Public ? Eh bien on découvre que la DREIF reconnaît que dans plus de la moitié des cas, le pourcentage d'erreur est supérieur à 25 %. Les problèmes de circulation continueront à empirer tant que certains élus mégalos, il n'y a pas d'autre terme, continueront à bétonner leurs villes.

(Applaudissements).

Regardez ce que fait le maire de Poissy : je suis passé à Poissy aujourd'hui, on voit des immeubles partout, il n'y a plus un espace vert. Qui dit immeubles dit voitures, la ville est saturée, je ne sais pas bien où il va les mettre, je ne sais pas où elles vont passer.

Prenez le maire de Jouy-le-Moutier, même chose.

Prenez le maire de Cergy, même film.

Il y a quand même quelque chose qu'il faudrait que les Élus commencent à prendre en compte : 20 % de la population sur 2 % du territoire. Quelque chose ne tourne pas rond quelque part.

Le pire est donc bien et bel à craindre. Les autoroutes fonctionnent comme des pompes aspirantes, c'est-à-dire qu'elles attirent les voitures. On a élargi l'A15 il y a quelques années, il y a toujours autant de voitures dessus pour la bonne et simple raison qu'on a urbanisé la ville de Cergy derrière et on rajouterait une voie de plus, on rajouterait derrière, et ce serait toujours saturé.

Une petite remarque au passage, cela a été abordé tout à l'heure aussi, toutes les hypothèses qui ont été réalisées ont été faites dans une hypothèse d'autoroute libre d'accès. Monsieur DEBARLE nous dit que s'il y a un péage, la diminution sera de 50 %. Je n'ai pas bien compris ce qu'il a dit ou j'ai peut-être un problème de neurones, c'est possible, mais je me dis : on prévoit 100 000 véhicules, si on annonce 50 % de moins parce que les gens n'ont pas envie de sortir 8 euros de leur poche, j'extrait 50 000 de 100 000 et je les

rebalance sur la nationale. C'est ainsi que je l'interprète. Mais il faudrait m'expliquer pour que je comprenne autrement.

Les gens qui ne paieront pas vont venir sur la RN184. On nous parle de tunnel mais les camions n'ont pas le droit de prendre les tunnels, les matières dangereuses n'ont pas le droit de prendre les tunnels. Il faudra aussi qu'on nous explique par où ils vont passer.

Je rappellerai par ailleurs, une nouvelle fois parce qu'on l'a dit à plusieurs réunions, que cette autoroute débouche en cul-de-sac sur une autoroute A13 déjà saturée.

Dans une réunion toute récente, le représentant des Amis de la Forêt de Saint-Germain nous a dit qu'ils ne voulaient pas qu'on touche à la forêt et qu'on élargisse l'A13. Il y a donc quelques petits soucis pour ceux qui ont envie d'aller circuler là-bas. Un peu de bon sens ne ferait pas de mal.

Nous ne réclamons pas le tracé violet comme certains se plaisent à le dire. Ce que nous réclamons, c'est un passage au Nord de Cergy, en dehors des zones urbanisées. On pense qu'il y a largement de quoi faire pour trouver un tracé qui m'empoisonne pas le monde !

(Applaudissements).

Il paraît que le parc du Vexin est intouchable, patrimoine valeur sacrée, tout ce qu'on veut, je veux bien, tout à fait. Seulement, il semblerait qu'apparemment les lapins et les arbres aient davantage d'importance aux yeux des décideurs que la vie d'un être humain et que ses conditions de vie.

La deuxième petite remarque, c'est qu'à l'heure actuelle, il y a plus de vingt parcs naturels régionaux qui sont déjà traversés par des autoroutes. Suite à ma dernière intervention, mes propos ont été repris, et c'était assorti d'un petit point d'interrogation. Je me suis dit que mes propos étaient mis en cause et j'ai donc prévu sur la disquette que je vous remettrai tout à l'heure un fichier pdf sur lequel j'ai listé exactement tous les parcs régionaux qui sont traversés par des autoroutes, et vous verrez qu'il y en a plus de vingt à l'heure actuelle.

J'ai également rajouté ceux qui étaient longés par des autoroutes, cela en fait huit de plus.

Cette autoroute, pour nous, répond à des intérêts particuliers – et pas les nôtres :

- les intérêts particuliers de quelques huiles qui habitent dans le Parc du Vexin ;
- les intérêts particuliers de l'agglomération de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise qui n'a pas bouclé sa rocade en temps et en heure et qui aimerait bien le faire à peu de frais, grâce à l'A104 ;
- les intérêts de Peugeot-Poissy victime de sa politique de flux tendus qu'aucun prévisionniste n'avait envisagé quand on a fait la RN184 il y a 35 ans ;
- les intérêts particuliers du maire de Poissy qui aimerait bien faire la déviation de sa ville par l'intermédiaire de cette même A104.

L'argument : un chantage à l'emploi.

Mais s'il suffisait de construire des autoroutes pour créer des emplois, il n'y aurait pas autant de chômeurs et de gens dans la précarité en France en ce moment.

(Applaudissements).

J'avais précisé que dans le bassin des Mureaux, les emplois sont en baisse malgré la présence de l'A13. Même chose à Bezons avec l'A86.

Maintenant, avec les bas salaires et les conditions sociales moindres, cela entraîne des délocalisations importantes d'entreprises et les conséquences sont désastreuses sur bien des plans.

L'une d'entre elles, c'est que les marchandises circulent de plus en plus. En un peu plus de dix ans, le trafic poids lourds a plus que doublé. Les conditions de vie ne se sont pas améliorées et l'emploi ne s'est pas franchement amélioré non plus.

Pensez-vous, dans le même ordre de grandeur, que Peugeot qui vient de fermer une usine en Grande Bretagne, l'a fermée parce qu'il manquait d'infrastructures routières ou pour d'autres raisons ? Petite question que l'on pourrait se poser.

Revenons à Éragny et quelles conséquences pour la ville.

- tout d'abord, ce sera un chantier de plusieurs années avec tout ce que cela génère (bruit, vibrations, poussières, transit de véhicules de chantier...) ;
- la disparition d'une partie des bois Méresse et Chasse-Marée, poumon vert du secteur, que beaucoup aimeraient voir dans un autre état que celui dans lequel ils se trouvent actuellement, plus que laissés à l'abandon par endroits ;
- une augmentation du trafic et donc du bruit et de la pollution dans le village car c'est par-là que passeront les habitants de Saint-Ouen-l'Aumône et de Pontoise pour accéder à l'échangeur à hauteur de Northon ;
- ce sont les habitants du Manège, du Grillon, des Pincevents, des Calandres, d'une partie du village, et bien d'autres qui verraient le niveau sonore s'élever sérieusement : dormir avec 55 dB, je vous parlais d'une machine à laver en fonctionnement ;
- ce sont les quartiers du Manège, du Grillon, de la Haute Borne, des Cottages, des Rayes, des Jardins du Parc, des Fonds, des Pincevents, de l'Ambassadeur et des Calandres qui subiraient directement la pollution des gaz concentrés, soit en sortie de tunnel, soit par une cheminée de 200 mètres en plein milieu ;
- ce sont les enfants des écoles du Grillon, des Longues Rayes, de la Challe et des dix Arpents qui seraient eux aussi directement exposés aux gaz concentrés, de même que tous les utilisateurs des deux parcs sportifs, qui sont comme par hasard exactement le long de l'A104.

Les plus grands spécialistes de la santé, tant au niveau national qu'international insistent sur les dégâts causés par ces pollutions sur les populations riveraines (asthme, risques de malformations cardiovasculaires chez l'enfant, cancer du poumon, espérance de vie réduite).

Peut-on croire que des représentants de l'État soient prêts à repousser tous ces arguments d'un revers de manche ? J'espère que non.

D'après plusieurs rapports, dont celui de l'Agence Française de Sécurité Environnementale, la pollution automobile fait entre 5 000 et 6 000 morts par an, plus que les accidents de la route.

Les auteurs de l'étude estiment à 9 000 € le coût de chaque décès. Est-ce que le maître d'ouvrage a pris en compte ce facteur dans le calcul de coût ?

Si cette autoroute voit le jour, nous serons dans une situation comparable à celle de la ville de Saint-Denis avec l'autoroute A1, ce qui signifie qu'une grande partie de l'année nous serons au-dessus des seuils limites de pollution et au-dessus des seuils critiques quand la météo fera des caprices, et si l'on en croit les climatologues, des caprices il y en aura de plus en plus.

Quel responsable politique est prêt à sacrifier ses concitoyens ?

Depuis le 8 mars, date d'ouverture du débat public, j'ai assisté à toutes les réunions de Débat Public. Les salles sont combles, comme ce soir, les populations sont contre tous les tracés en zones urbanisées.

Ce que j'ai pu entendre jusqu'à aujourd'hui, c'est qu'elles réclament des transports en commun fiables, fréquents, adaptés. Ce qu'elles crient haut et fort, c'est qu'elles ne veulent pas que leurs enfants soient sacrifiés demain.

Les populations seront-elles écoutées ? On peut se poser la question ou seront-elles entendues seulement par politesse ? Ce que nous craignons, c'est que ceux qui veulent vraiment l'autoroute soient écoutés dans les palais dorés de la République ou dans des salons dans lesquels on n'a pas le droit de mettre les pieds.

(Applaudissements).

Avant de conclure, je voudrais faire état de quelques extraits du verdict de la Cour des Comptes concernant les autoroutes :

- les conséquences des choix autoroutiers sur l'emploi et l'aménagement du territoire ont été moins favorables que prévues ;
- les projets autoroutiers semblent répondre plus à des préoccupations de maillage géométrique qu'à une rationalité économique et sociale ;
- les services techniques du ministère de l'Équipement, incapables de mener seuls toutes les études, ont recours à la sous-traitance. Or, les bureaux d'études retenus ne sont pas indépendants, ils sont liés aux sociétés autoroutières ou à l'industrie des travaux publics ;
- les observations a posteriori font ressortir que l'impact sur l'environnement est largement sous-estimé par les études préalables ;
- le lien entre développement économique et autoroute n'a rien d'automatique ;
- les Schémas Directeurs routiers successifs ne se sont pas inscrits dans une politique globale des transports, ils n'ont été qu'une réponse empirique aux demandes des élus et aux pressions du lobby autoroutier ;

- les perspectives de croissance du trafic routier apparaissent difficilement compatibles avec les engagements internationaux de la France en faveur du développement durable.

Le constat est accablant. Les dés sont pipés. Les niveaux sonores relevés pour élaborer le dossier et servir de référentiel ont été effectués à un des pires endroits de la ville, c'est-à-dire au carrefour entre la RN184 et le boulevard des Aviateurs Alliés. On nous dira ensuite que le niveau sonore ne s'additionne pas, que la situation ne sera pas pire qu'à cet endroit et comme souvent, on harmonisera par le bas.

Le bon sens aurait voulu que ces relevés soient faits aux abords du tracé envisagé. Aussi, Monsieur le Président, je m'adresse à vous pour que des mesures de bruit soient faites le long des tracés envisagés pour qu'on puisse comparer l'actuel avec le prévu.

(Applaudissements).

Idem pour les mesures de pollution. Les fameuses particules PM 2,5 de loin les plus nocives, ne sont pas prises en considération.

Les tracés ne sont pas traités avec équité, cela a été dit mais je le répète.

On creuse un tunnel de 6,5 kilomètres en Forêt de Saint-Germain pour protéger les arbres, mais on rejette des gaz toxiques concentrés sur les populations en général, et sur Éragny en particulier.

Plus fort : j'ai cru entendre dans des réunions précédentes, qu'à ce jour il n'y a pas suffisamment d'arguments pour que soit envisagé un tracé autre que le rouge. Quoi que l'on dise, quelles que soient nos remarques, les décideurs semblent avoir tranché contrairement à ce qu'on nous dit.

Messieurs les décideurs, gardez vos chiffres et gardez vos justifications. Ouvrez les yeux, soyez avant-gardistes et non pas passésistes.

Nous ne voulons pas de votre autoroute. Quelle soit rouge, verte, rose bonbon ou de n'importe quelle couleur, nous ne voulons pas d'autoroute en zone urbanisée.

(Applaudissements soutenus).

Je le redis ce soir, nous sommes prêts à redescendre dans la rue comme dans le passé, si cela doit être la seule façon malheureusement de se faire entendre dans ce pays, comme apparemment il est rarement difficile de faire autrement.

Pour en terminer, Madame le Maire, vous avez dit vouloir organiser une consultation pour connaître l'avis de la population et vous y ranger, mais quelle sera la question posée ?

(Applaudissements).

La RN184 asphyxie la ville, souhaitez-vous que cela change ? La réponse sera certainement « oui ».

La RN184 asphyxie la ville, pensez-vous que la Francilienne puisse y remédier ? La réponse sera encore très probablement « oui ».

Ou bien : la RN184 asphyxie la ville, souhaitez-vous qu'une autoroute nous apporte les nuisances de plus de 100 000 véhicules supplémentaires ? Je pense que la réponse serait « non ».

Vous avez été Secrétaire d'État à la Santé et en tant que telle, ne pensez-vous pas que le principe de précaution concernant les risques de danger sanitaire serait de mise ?

Quel que soit le résultat de cette consultation, nous continuerons à dénoncer ce projet et à nous battre contre, avec énergie et ce, quelle que soit également la décision prise par le Ministre ensuite.

Le seul résultat pour vous, c'est le risque de voir casser l'unité de votre commune en dressant une moitié de la population contre l'autre.

Contrairement à ce que certains disent bien volontiers çà et là, au CO.P.R.A. nous ne sommes ni des Khmers verts, ni des terroristes, ni des idéalistes un peu niais, ni des faux écologistes comme j'ai entendu récemment. Nous sommes tout simplement des résistants qui tirons notre force et notre énergie de notre position de victimes potentielles. Nous nous battons contre ce projet depuis quinze ans, et nous continuerons à le faire avec force et détermination.

Ce que nous voulons, c'est :

- le respect de la parole de l'État, pris à travers les décisions de trois Premiers Ministres, Messieurs Bérégovoy, Balladur et Jospin ;
- le traitement de la RN184 en urgence par une requalification de qualité, et nous sommes prêts pour cela à nous mobiliser, tous ensemble derrière le Maire ;
- la réalisation des tangentielles ferrées Ouest et Nord dans leur totalité ;
- la réouverture de la gare de triage d'Achères ;
- le passage de l'A104 au Nord de Cergy, en-dehors des zones urbanisées, pour contribuer à un réel bouclage de la Francilienne et non rejoindre la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines, qu'on parle de Francilienne et qu'on ne parle plus de Cergy-Poissienne.

Au Sommet de La Terre, le Président de la République, Monsieur Jacques Chirac affirma : « nous sommes la première génération consciente des menaces qui pèsent sur notre planète et nous sommes aussi probablement la dernière en mesure d'empêcher l'irréversible ».

Ensemble, empêchons l'irréversible et restons mobilisés plus que jamais.

(Applaudissements).

Pour en finir, je vous invite à participer aux prochaines réunions de Débat Public, et tout particulièrement à celle du 2 mai à Poissy, qui aura lieu au Centre Culturel Blanche de Castille à 20H30. Merci.

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

Merci, Monsieur BOICHOT. Les deux interventions que nous venons d'entendre soulèvent beaucoup de questions.

Il y en a une que l'on peut voir très rapidement : Monsieur DEBARLE, seriez-vous d'accord pour faire quelques mesures de bruit supplémentaires ?

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

Il n'y a aucun problème. Nous nous sommes déjà engagés à deux endroits à faire des mesures de bruit complémentaires, à Herblay et à Carrières-sous-Poissy. A priori, nous les ferons au début du mois de mai et nous prendrons contact soit avec les élus, soit avec des représentants d'associations s'ils souhaitent être associés à cette campagne de mesures.

Nous avons fait un certain nombre de campagnes de mesures de bruit, à proximité de voiries routières pour voir comment le bruit s'estompait en s'éloignant des voiries routières, pour voir quelle était l'influence des merlons, et un certain nombre de mesures de bruit ont été faites dans des secteurs où il n'y avait pas de route aujourd'hui à proximité pour se rendre compte de ce qu'est le bruit de fond.

Effectivement, nous n'en avons pas fait partout, même s'il y en a eu un grand nombre et il n'y a aucun problème pour en faire à Éragny.

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

Donc quelques points de mesure supplémentaires.

Deuxième question : le paradoxe apparent tout au moins, ou réel je n'en sais rien, qui a été soulevé : on a une situation initiale, on construit un équipement nouveau, et quand on fait la somme de cet équipement nouveau et de ce qui circule sur l'ancien, même après réduction, on trouve une très forte augmentation. Expliquez-nous un peu tous ces chiffres, parce que je suppose qu'une partie de l'assistance est un peu perdue.

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

Lorsque l'on construit une infrastructure nouvelle, effectivement on a assez souvent l'impression que c'est une pompe à voitures. Déjà, il se fait un report de trafic. Quelqu'un a dit qu'il ne croyait pas aux chiffres de report de trafic tels qu'ils sont. On commence à faire le bilan de l'autoroute A115, il faut savoir que la départementale 928 - je ne fais pas la comparaison entre la départementale 928 et la RN184- en trépillon et Saint-Leu a vu son trafic diminuer de 60 %, ce trafic là va effectivement sur l'autoroute.

On a dit également dans notre dossier qu'il y aura sur le prolongement de la Francilienne des véhicules qui aujourd'hui empruntent l'autoroute A86, la RD30, l'autoroute A15 ou A14 parce que des gens pourront avoir envie de faire le tour plutôt par le Sud que par le Nord ou vice-versa. C'est une des raisons, et j'en profite pour répondre à Monsieur RAFFOLT, qui explique que s'il y avait un péage, il est clair que tout ce trafic de report viendrait beaucoup moins et resterait sur les voiries gratuites empruntées aujourd'hui. C'est pour cette raison que quand on retire 50 %, il n'en reste pas forcément exactement 50 %.

On a vécu pendant de nombreuses années avec des comportements qui faisaient que chacun, au fur et à mesure que les routes se construisaient, utilisait un peu plus sa voiture que l'année précédente.

Depuis un peu plus de dix ans, ce mode de comportement a changé. On s'aperçoit que nous ne changeons plus nos habitudes en matière de voiture, nous n'augmentons plus l'utilisation des véhicules. Il y a des habitants nouveaux qui utilisent leurs véhicules, mais quand on prend la personne individuellement, elle fait toujours 3,5 déplacements par jour et c'est sur 3,5 que la part dédiée à la voiture reste constante.

On a du report de trafic sur la zone d'étude puisqu'on fait une infrastructure, mais quand on regarde le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules sur la Région Île-de-France, à l'heure de pointe du soir, sur la totalité de la région, on s'aperçoit qu'il n'y a pas d'augmentation du nombre de kilomètres parcourus. On a un report sur la zone d'études, c'est pour cette raison que dans notre zone d'étude, il y a plus de trafic avec l'autoroute qu'aujourd'hui avec la RN184 même, mais quand on cumule l'ensemble des voies qui seront allégées, on ne peut pas additionner et se retrouver à 150 000 véhicules. Les gens qui sont aujourd'hui sur la D984 ou qui empruntent les chemins de traverse, reviendront sur la RN184 s'ils ne prennent pas le prolongement de la Francilienne puisqu'ils pourront retrouver de la place sur la RN184.

Également, en termes de report de trafic, et je comprends très bien qu'on soit opposé au prolongement de la Francilienne, ceci étant, je souhaite toutefois rétablir un certain nombre d'informations.

La première, c'est que dans les tunnels ou dans les tranchées couvertes, les poids lourds sont autorisés. Sauf sur l'A86, qui est tout à fait particulière et réservée aux véhicules légers, en ce qui concerne les tunnels et les tranchées prévus sur le prolongement, ils peuvent être empruntés par les poids lourds.

Le problème des transports des matières dangereuses est complètement différent : pour savoir s'ils vont passer sur la nouvelle infrastructure ou s'ils vont rester sur les routes actuelles, il doit y avoir une étude de dangers pour voir dans quelle situation on fait prendre le plus de risques, à la fois aux automobilistes et aux riverains. C'est en fonction de cette étude de risques que l'on autorise ou non les transports de matières dangereuses à emprunter les voiries souterraines.

Il faut savoir qu'en Île-de-France, il n'y a qu'à la hauteur de Bouars-Pontchartrain que les transports de matières dangereuses ont été autorisés.

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

Madame vous a dit tout à l'heure d'abord que le problème de la RN184 était extrêmement urgent, qu'il ne fallait pas attendre quinze ans, j'exagère un peu, et que d'autre part à l'horizon auquel vous raisonnez, il y a quand même pas mal d'incertitudes dans les prévisions de trafic. Comment répondez-vous à ces deux préoccupations ? Dans l'immédiat, qu'est-ce qu'on peut faire ?

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

Dans l'immédiat, on peut faire des aménagements ponctuels tels qu'ils ont été prévus par le dossier fait en concertation entre la DDE, la commune d'Éragny et la Communauté d'agglomération, mais on voit bien que ce sont des aménagements ponctuels, excessivement limités, puisqu'on garde la priorité au trafic sur la RN184.

On peut améliorer notamment la sécurité, on peut améliorer la vie et notamment les traversées piétonnes, mais malheureusement on ne pourra pas aller très loin et on ne pourra pas aller jusqu'à une requalification en boulevard urbain, tel que je l'ai décrite tout à l'heure.

En ce qui concerne les prévisions de trafic également je souhaite rectifier quelque chose : ce n'est pas la DRE qui a dit qu'il y avait des taux d'erreurs, effectivement nous sommes d'accord et nous sommes relativement humbles quand nous présentons nos prévisions de trafic ; par contre, c'est la Cour des Comptes qui s'est penchée sur l'ensemble des études de trafic qui sont faites en France et qui a fait à ce sujet un rapport.

La Cour des Comptes a fait un certain nombre de critiques qui ont été intégrées. Le mode de calcul que nous avons adopté et que j'ai décrit tout à l'heure, c'est de faire préalablement deux mille comptages qui permettent de vérifier que le modèle, quand on le fait tourner, reflète bien la situation que l'on a aujourd'hui en 2006. C'est ce qu'on appelle un « calage » de modèle : au début on rentre des données dans un modèle, cela fait un peu boîte noire, mais on regarde ce qui sort et tant qu'on n'a pas une bonne vision de la situation actuelle, on continue à corriger le modèle. Ce n'est que quand a une bonne représentation de la situation actuelle qu'on se permet de faire des projections sur le futur.

C'est vrai que ces projections sont liées à un certain nombre de données macro économiques : les projets des collectivités territoriales vont-ils se développer aussi vite ou moins vite ou plus vite que ce que l'on a prévu ? Quand on fait des prévisions de trafic, on prévoit un nombre de véhicules en 2020 pour notre prolongement, mais il n'est pas impossible qu'on ait ce nombre de véhicules soit un peu après, soit un peu avant. De toute façon, cela ne change pas les grandes tendances et pour nous, quel que soit le type de modifications, c'est à peu près valable quel que soit le tracé.

Pour savoir comment juger le tracé en fonction des critères, cela nous paraît être un bon indicateur de tendance.

Il y a des phénomènes beaucoup plus globaux, notamment le prix du pétrole. On a déjà vu des fortes augmentations du prix du pétrole qui ont entraîné des augmentations à la pompe, et à chaque fois, il y a une baisse de la circulation, mais qui a ensuite tendance à remonter. En gros, on s'habitue à ce nouveau prix.

Des études ont été faites sur d'autres projets, qui montrent que si le prix du baril de pétrole augmentait de 50 %, la circulation baisserait de 4 %, à fonctionnement égal de l'ensemble de l'économie française. Quand on a un choc pétrolier, ce n'est pas uniquement malheureusement un problème de prix d'essence à la pompe, mais il y a un certain nombre de répercussions sur le développement économique du pays. Quand on regarde déjà le problème prix du pétrole à la pompe, on a donc cette baisse en gros de 4 %.

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

Sur ces sujets, je pense qu'on écouterait tout à l'heure Monsieur Marc DENIS qui représente ici les Verts, mais je sens que Gérard BURN s'impatiente un peu quand même, et qu'il vous dit que vous n'avez quand même pas été très généreux pour la protection des populations sur le tracé que vous avez présenté.

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

Nous avons élaboré ces protections en fonction d'objectifs. Il est clair qu'on peut discuter ces objectifs, c'est un des buts du Débat, et améliorer chacune des décisions.

Ceci étant, nous avons quand même souhaité présenter des dossiers qui sont faisables administrativement parlant ou techniquement parlant.

Quand nous avons proposé par exemple d'avoir une traversée de la Forêt de Saint-Germain-en-Laye en tunnel plutôt qu'en tranchée couverte, puisqu'il y a eu débat pendant un moment entre le tunnel et la tranchée couverte, à tel point d'ailleurs que quelqu'un nous avait fait remarquer qu'à un endroit dans le dossier, il restait une petite coquille, il y avait un « soit » et on ne voyait pas la suite de la phrase. L'ensemble des gens qui ont présidé à la prise de décision sur le dossier de Débat Public, ont pris la décision de faire passer le tracé bleu en tunnel dans la Forêt de Saint-Germain, parce qu'ils ont considéré que s'il passait en tranchée couverte, on aurait une fragilisation de la Forêt de Saint-Germain, notamment de sa lisière et que cela n'était pas acceptable.

Ceci a été dit à la fois par les représentants du Ministère de l'Écologie et du Ministère de l'Agriculture et de la Forêt, mais également par les écologues que nous avons consultés.

En ce qui concerne la protection des riverains, ce qui nous a guidés c'était à la fois l'insertion dans le paysage et la réponse au bruit, en sachant quand même qu'à l'arrivée, il y a également le critère du coût de chacun des tracés qui sera pris en compte.

Chaque fois qu'une protection phonique, que je qualifierais de légère, pouvait permettre d'atténuer le bruit de telle manière que d'une part, on respectait les normes, mais que d'autre part, très rapidement, on retrouvait le bruit ambiant actuel, on gardait ces protections.

Ensuite, quand ce n'était pas possible ou quand pour des raisons paysagères ou réglementaires, il fallait aller plus loin, nous avons proposé soit des tunnels, soit des tranchées couvertes. A partir du moment où on est en tunnels ou en tranchées couvertes, puisque l'autoroute est enterrée, le problème du bruit est totalement résolu.

Une tranchée couverte est entièrement recouverte. On refait le sol à l'identique, seuls les grands arbres ont du mal à repousser, sauf si la tranchée est suffisamment profonde pour leur permettre de s'enraciner, mais dans ce cas-là, la plupart du temps, il vaut mieux aller en tunnel. Sinon, on refait un paysage exactement identique.

Si l'on s'était occupé uniquement du bruit et des normes du bruit, on n'aurait pu passer dans de grandes parties du Bois de Chasse-Marée, avec une tranchée ouverte et de chaque côté soit des Merlons, soit des écrans acoustiques. Simplement, on a considéré que ce Bois de Chasse-Marée devait absolument être conservé et on a donc choisi de prendre une tranchée couverte, parce qu'une fois que le chantier est terminé, si ce tracé était choisi, si cette configuration était choisie, on peut complètement revoir un projet d'aménagement du Bois de Chasse-Marée. Vous voyez un espace naturel sur tranchée couverte, c'est dans le secteur de Saint-Germain-en-Laye. Je vous invite à aller voir également - vous avez des photos - c'était l'autoroute A1 qui a été recouverte, cela n'a plus rien à voir avec ce qu'il y avait avant, on ne voit plus l'autoroute du Nord, et dans le Sud de Paris, aux interconnexions des TGV, le dessus de la tranchée couverte a été complètement transformée en parc urbain avec pistes cyclables et parcours de santé placés au-dessus de la tranchée couverte.

Ici, l'autoroute A14 passe entre les immeubles sur la photo qui vous est projetée. Elle se situe en dessous des immeubles, sous la voie que vous voyez partir face à vous et s'ouvre un petit peu derrière nous quand on regarde la photo.

En terme d'insertion paysagère, l'autoroute en tranchée couverte ne se voit plus, en dehors des quelques issues de secours. On vous a montré ce qu'elles pouvaient être, soit un choix

urbain et cela doit faire le volume de deux abribus. Sinon, on vous l'a montré en Forêt de Rambouillet, si vous n'êtes pas à proximité de l'issue de secours, vous avez un mal fou à vous rendre compte qu'il y a une issue de secours à cet endroit là, puisque maintenant, dans les nouvelles normes de tunnel, on doit prévoir des issues de secours au moins tous les 200 mètres.

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

J'ai quelqu'un qui veut intervenir depuis un petit moment. Madame le Maire, vous aurez la parole immédiatement après.

Un intervenant, HABITANT DE JOUY-LE-MOUTIER :

Je voudrais déjà souligner que ce projet a plus de quarante ans, je crois. A l'époque je n'habitais pas la région, je n'étais même pas né. Ce que j'imagine, c'est qu'il devait y avoir plus de champs qu'aujourd'hui et depuis, l'urbanisation s'est mise en place : des maisons se sont construites, il y a beaucoup plus d'habitants au mètre carré, et ce que je sais, c'est qu'une autoroute c'est 200 m de très forte pollution de part et d'autre et ici, on a des habitants en dessous.

Donc, Monsieur le Maître d'œuvre, vous nous dites qu'on va l'enterrer. C'est très bien d'enterrer l'autoroute, c'est fantastique. Mais les gaz d'échappement, vous comptez les mettre en bouteille aussi ?

(Applaudissements)

Vous allez nous proposer des solutions techniques pour amoindrir les nuisances. On en a une pleine page à la fin du document qui nous a été présenté. Pour ma part, ce que je n'oublie pas, c'est qu'il y a quelques semaines vous proposiez à Pierrelaye de faire le tracé sous le niveau du sol, sous vos fameuses tranchées couvertes, donc. Mais vous n'étiez même pas au courant que la nappe phréatique de Pierrelaye traversait la plaine à 6 mètres sous le niveau du sol. D'où le fait ce soir que je sois assez sceptique sur la pertinence de votre étude, de vos tracés et de vos chiffres. C'est ce que je voulais souligner pour commencer.

Ensuite vient ma réelle question : comment réagir face à la partialité des élus du Val d'Oise ? Sachant que :

- le Président du Conseil Général du Val d'Oise, Monsieur François SCHELLIER, qui soutient ouvertement dans le « Mag du Val d'Oise », avec un beau titre, un « Oui au prolongement de la Francilienne », remplissez la déclaration de soutien en page neuf. *(applaudissements)* ;
- Monsieur le Maire de Cergy, Président de la Communauté d'Agglomérations, soutient le tracé rouge dans les douze communes, on l'a tous reçu ici dans la boîte aux lettres aussi ;
- Monsieur le Maire de Jouy-Le-Moutier, mon propre maire, publie un bulletin de soutien au tracé rouge et refuse systématiquement tout Débat Public, tel que celui qu'on a ici ce soir, sur sa propre commune.

Face à ces prises de positions ouvertes des élus, quel poids avons-nous ici ? Monsieur Jean BERGOUGNOUX, je vous le demande ce soir.

(Applaudissements).

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

On va revenir tout à l'heure sur les questions techniques. Je réponds simplement sur le dernier point. Vous avez le poids de vos arguments, et tous les arguments qui seront présentés au cours de ce débat, quelle que soit la personne qui les émet, à partir du moment où ces arguments sont étayés et convaincants, seront pris en compte dans la réflexion finale.

Ce n'est pas par référendum que l'on décide d'un tracé d'une autoroute, c'est par la valeur des arguments qui sont échangés sur le choix des solutions. Vous pouvez avoir toute confiance en la Commission Particulière du Débat Public pour être votre porte-parole, n'avez aucune inquiétude à ce sujet.

D'abord, Madame le Maire, vous avez la parole, puis Monsieur DEBARLE répondra sur la question des pollutions.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Je voudrais simplement qu'on revienne sur un sujet qui, quand même, me préoccupe beaucoup. Au cas où le tracé rouge serait retenu, n'y a-t-il pas une autre *(protestations de la salle)*. Pardon, mais attendez ! On est en train d'essayer d'aller jusqu'au bout des questions. S'il vous plaît. Je pense que jusqu'à maintenant la réunion a été de bonne tenue.

Il y a encore des questions qui restent sans réponse, notamment le traitement des émissions de gaz. Il est vrai que c'est une préoccupation essentielle : comment les gaz d'échappement peuvent-ils être traités ? Au début, sur la solution de base, il y avait cette ouverture de plusieurs dizaines de mètres qui permettrait l'échappement à l'air libre. Je pense qu'aujourd'hui il y a d'autres solutions et je vous demande de bien vouloir les explorer. Si vous ne les avez pas aujourd'hui, on peut attendre quelque temps, mais il me semble qu'il n'est pas judicieux de laisser les habitants avec cette crainte et cette interrogation sans réponses techniques.

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

Merci, Madame. Monsieur DEBARLE, cette question est effectivement posée.

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

Quel est l'objectif de cette ouverture que nous avons prévue à hauteur d'Éragny entre les deux parties de tranchée couverte ? Ce n'est pas tellement pour faire l'évacuation complète des gaz qui sont à l'intérieur de cette tranchée, c'est surtout pour couper en deux la longueur de cette tranchée pour que, en cas d'accident à l'intérieur de la tranchée couverte – même s'il y a beaucoup moins d'accidents dans les tranchées couvertes que sur les routes normales – on puisse prendre en compte le risque éventuel d'un accident. Le but c'est au moins d'avoir à cette ouverture une évacuation complète des fumées en cas de feu, et d'éviter les propagations de température. Il s'agit donc d'une minimisation des risques.

En ce qui concerne les ventilations, que ce soit du tunnel ou des tranchées couvertes, elles se font de la même manière dans les deux cas. Nous avons fait des études de la qualité de l'air en considérant que nous ne ferions pas de ventilations intermédiaires, ni dans les

tranchées couvertes, ni dans les tunnels. Nous nous sommes donc placés dans la situation la plus défavorable pour voir ce qui se voit à l'entrée et à la sortie de chacun de ces tunnels.

Il y a des endroits où c'est très clair : par exemple, sur le tracé bleu, avec un tunnel de 6 kilomètres de long, quand on est aux extrémités du côté d'Achères sur ce tracé, on voit qu'on arrive à une qualité de l'air qui n'est pas bonne. Il faudra donc avoir des points intermédiaires pour rejeter les gaz d'échappement produits à l'intérieur des tunnels.

Comment peut-on faire ces rejets de gaz d'échappement et les traitements, aujourd'hui ? Il faut savoir quand même qu'en 2020, la qualité de l'air sera meilleure que la qualité aujourd'hui le long des voies (*brouhaha*) Que ce soit à Paris ou que ce soit à Éragny. Vous avez depuis un certain nombre d'années une évolution des normes de construction des véhicules. Chaque année, les véhicules qui sont vendus sont moins polluants que les précédents. Chaque fois que vous remplacez un véhicule ancien, vous mettez à la place un véhicule qui est moins polluant et c'est cela qui nous permet d'avoir, déjà, une qualité de l'air meilleure.

Ceci étant, on ne supprime pas totalement la pollution. Donc au niveau des tunnels, il faut bien garder des systèmes de ventilation. Concernant le principal traitement des gaz dans un tunnel, il y a quelques pistes de recherche qui sont notamment développées au Japon et en Norvège, mais on ne peut pas dire aujourd'hui que ce soit vraiment très performant. Il est sûr que quand on construira l'autoroute, on prendra la meilleure technique et la plus innovante au moment de la construction de l'autoroute. Mais aujourd'hui, en l'état des connaissances, la seule façon de faire – c'est ce qui se fait en ce moment sur l'autoroute A86 – c'est :

- premièrement, avoir des analyses complètes autour des infrastructures pour connaître l'état de l'air avant la mise en service ;
- ensuite, on fait des mesures régulièrement, après la mise en service (il y a normalement un observatoire de la qualité de l'air qui est créé, c'est ce qui s'est passé pour l'A86) pour au moins avoir une information de l'ensemble des personnes sur ce qui se passe.

Le principe, c'est que l'air qui est issu des tunnels est mélangé à l'air ambiant, c'est-à-dire à de l'air frais et de meilleure qualité, et il est ensuite expulsé à grande vitesse. C'est un phénomène de dilution. On voit bien que la pollution a tendance à se diluer, ce qui permet d'avoir, aux alentours de l'infrastructure du prolongement de la Francilienne telle qu'elle est conçue aujourd'hui, un air qui respecte les seuils qui ont été mis en place au niveau européen et qui sont censés ne pas porter atteinte à la santé.

Voilà comment on traite les évacuations des tunnels et des tranchées couvertes.

M. ANDRE AUBERT, CONSEILLER MUNICIPAL DE L'OPPOSITION A ÉRAGNY :

Monsieur le Président, jusqu'à ce jour l'Opposition Municipale d'Éragny ne s'est pas beaucoup exprimée, autrement que dans le magazine municipal, sur le grave sujet qui nous préoccupe ce soir. Je parle donc en son nom.

Nous sommes réunis dans un gymnase beaucoup plus adapté que la salle exigüe de la dernière fois. Nous constatons que les diverses récriminations ont été reçues par Madame le Maire et tout le monde s'en félicite.

Lors de la dernière réunion, Éragny a été présentée par son Maire comme une ville totalement sinistrée par la RN184. C'est vrai, et les Éragniens sont les otages de cette

Le tracé violet dans le Vexin ne règlera en rien notre problème avec la RN184. C'est de pragmatisme dont il faut faire preuve. Le jusqu'au-boutisme semble s'éteindre et c'est tant mieux. Il n'est pas de nature à faciliter la prise en compte de nos exigences parce que, ne nous y trompons pas, cette autoroute se fera, avec ou contre nous, mais elle se fera.

Les Verts prônent le ferroutage et le développement des transports par voie fluviale pour justifier en partie leur refus total de l'A104. Ce sont des propositions à ne pas négliger, mais s'il faut pour cela construire une ou plusieurs voies ferrées spécifiques, au travers de la Forêt de Saint-Germain par exemple, ils s'y opposeront comme il se sont déjà opposés à un projet de mise en grand gabarit de l'Oise. Cette attitude n'est ni réaliste, ni raisonnable et n'apporte en aucun cas un début de réponse au problème de la RN184 à Éragny.

Reste le tracé bleu. Objectivement, c'est le tracé qui génère le moins de gêne pour les populations sur l'essentiel de son trajet, puisqu'il se situerait majoritairement en dehors de zones urbanisées. Pour autant, il n'est pas satisfaisant tel qu'il est présenté. Il n'est pas dans nos habitudes de refiler au voisin ce que nous ne voulons pas chez nous.

Ce tracé doit donc être considérablement amélioré pour devenir acceptable. C'est en pensant à nos amis et voisins que nous faisons les propositions suivantes, qui ne sont que des propositions, nous ne sommes pas des techniciens, je le répète :

- au départ de Méry, suivre le tracé rouge ou vert, donc le tracé Nord 1 : il permet une excellente desserte des zones industrielles, tout en évitant Pierrelaye. Il semble assez consensuel, puisqu'il répond aux vœux des tenants du tracé historique et a trouvé localement l'accord du Maire de Saint-Ouen-l'Aumône ;
- au niveau de l'A15, soit on crée une voie parallèle à cette autoroute, soit on aménage l'actuel axe pour qu'il soit aussi le tracé de l'A104, comme c'est déjà le cas sur un tronçon de l'A6, et ce jusqu'à l'échangeur prévu sur le tracé bleu à hauteur de Pierrelaye qui sera épargnée au mieux ;
- ensuite, réalisation du tracé bleu, entre l'A15 et la Seine, mais en le déplaçant légèrement à l'Ouest dans sa première moitié, de sorte à l'éloigner des parties urbanisées d'Herblay, là où sont prévus des écrans latéraux auxquels devront se substituer de larges couvertures.

Au-delà, il appartient aux Yvelinois de se prononcer sur ce qui leur semble être la meilleure solution pour eux. Mais nous constatons que ce tracé bleu, dans la plaine d'Achères et sous la Forêt de Saint-Germain, semble être protecteur des habitants.

Enfin, les problèmes de protection environnementale entre Pierrelaye et Achères pourraient peut-être être mieux pris en considération par une couverture beaucoup plus importante de l'ouvrage, à l'image de la préservation prévue sous la forêt.

Telle est notre contribution au Débat.

Pour autant, cet apport ne sera satisfaisant à nos yeux que s'il s'y ajoute une réelle prise en compte du désengorgement nécessaire de la RN184 et de sa requalification en voie urbaine. Cela passe par une autoroute qui devra avoir une capacité d'absorption du trafic suffisante pour les plus de 100 000 véhicules prévus, mais aussi pour une bonne part du résiduel de la RN184 estimé à plus de 50 000.

Les Éragniens exigent une réduction significative de la circulation au cœur de leur ville. Cela passe aussi par des solutions alternatives à l'accroissement de la fréquentation routière qui ne devront pas être négligées.

Cela passe évidemment par l'absence de péages. Vous avez bien entendu : « par l'absence de péages ».

Cela passe enfin par l'aménagement d'accès en nombres suffisants, tant sur l'actuelle RN184 que sur l'A15, qui feront de l'A104 l'axe naturel de desserte des zones industrielles, y compris la zone des Bellevues à Éragny, le cœur de l'agglomération de Cergy-Pontoise via Les Boutries et Neuville Université en provenance du Sud et de l'A15 en provenance du Nord et de Paris. Cela passe aussi par l'interdiction totale du trafic des plus de 3,5 tonnes dans la traversée d'Éragny, sauf stricts besoins locaux hors zone d'activité, bien entendu.

Que personne ne l'oublie, je le répète : le souci principal ici est de se débarrasser de l'actuelle RN184 pour en faire une vraie voie urbaine, civilisée, sécurisée, ce qu'elle n'est pas aujourd'hui, vous en conviendrez, une voie utile ~~à~~ Éragniens, qui se la réapproprieront afin de gagner en qualité de vie.

Sur l'ensemble de la zone d'étude de ce projet, vous, villes et villages, Communauté d'Agglomération, Conseils Généraux, Chambres de Commerce et d'Industrie, industriels et même très gros industriels de Poissy, artisans et commerçants, qui réclamez que cette autoroute soit réalisée au plus vite, de préférence selon le tracé historique, êtes-vous prêts dès maintenant à prendre l'engagement d'être aux côtés, avec vigueur, détermination et constance, de tous ceux qui risquent de voir demain cette autoroute passer tout près de leur jardin, voire même dans leur jardin ? Êtes-vous prêts à vous engager à la hauteur du sacrifice qui est demandé aux habitants, quel que soit le tracé qui sera retenu ? Êtes-vous prêts à vous opposer à la réalisation d'un tracé qui ne protégerait pas assez les riverains dont certains sont sûrement vos salariés ?

Nous comprenons son utilité pour la bonne marche de l'économie locale et de son essor. Mais si elle sert vos intérêts, ce ne doit pas être au seul détriment des riverains. Elle doit aussi leur être utile, tout en préservant au mieux leur cadre de vie et leur tranquillité. C'est loin d'être acquis dans les projets qui sont sous nos yeux.

Nous exigeons de vous une démarche de solidarité citoyenne. Les Éragniens auront, pour leur part, cette démarche.

L'abandon des tracés dans notre ville ne doit pas être le prétexte à une récupération massive par des promoteurs immobiliers des terrains rendus disponibles. Certes, nous avons besoin de logements, comme cela a été évoqué par Madame le Maire lors de sa longue intervention de la dernière fois, mais pas de bétonnage.

Mesdames et Messieurs les Verts, vous serez vigilants comme nous, je l'espère. Vous n'oublierez pas que le mot d'ordre de notre voisin, Monsieur HUCHON, également Président de la Région, est « densification ». Nous avons pourtant cru comprendre que l'excès de bétonnage était une des causes du mal-vivre et des désordres sociaux dans les cités.

Les réunions publiques de la Commission sont faites pour que chacun s'exprime, fasse des propositions ou donne sa position. Nous constatons avec regret que Madame le Maire d'Éragny ne se prononce pas, sauf à dire que sa position sera celle des Éragniens après qu'ils aient voté lors d'une consultation démocratique le 25 juin prochain.

Certes, il reste des réunions thématiques, les opinions peuvent évoluer, les siennes comme les nôtres. Nous rappelons cependant qu'elle a eu à connaître le dossier dans le détail, à maintes reprises, dans l'exercice de ses divers mandats, puis à voter :

- comme membre du Conseil Général, qui s'est prononcé pour la réalisation de l'A104 selon son tracé historique, donc sur Éragny ;
- en tant que Première Vice-Présidente de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, qui a fait le même choix, réaffirmé avec force par Monsieur LEFEVRE ;
- enfin en tant que Maire d'Éragny, et il y a quelques années, comme Député de cette circonscription.

Vous conviendrez qu'elle doit avoir en mains beaucoup d'éléments lui permettant de donner son opinion, de l'expliquer aux Éragniens et même de faire des propositions.

Il y aura donc une consultation démocratique. Qui rédigera les questions avec une totale neutralité, alors que sa majorité municipale est divisée sur l'affaire ? Que pourra-t-elle dire à ses administrés si elle persiste dans son refus de se positionner, sauf à faire une simple lecture du dossier, un simple compte-rendu des diverses réunions de la Commission du Débat Public ?

Le rôle d'un Maire est de proposer, de s'engager, de défendre une position, même en prenant le risque de ne pas être totalement suivi. Ne pas le faire, nous semble être un manque de courage politique, à moins que quelques considérations électorales y soient pour quelque chose.

Nous voudrions être certains que les jeux ne sont pas faits. Nous ne doutons pas de la sincérité de la Commission du Débat Public. Elle permet de vrais échanges, et ce n'est pas la moindre de ses qualités. Mais l'expérience sur ce dossier, comme sur d'autres, montre qu'il faut avoir, hélas, une confiance toute relative dans les engagements de l'État.

Autant donc être d'une grande clarté tout de suite : si l'A104 devait traverser Éragny -de temps en temps, c'est vrai qu'on a l'impression que c'est bien ce qui va se faire- sachez que nous serons très vigilants et très exigeants. Ce n'est pas notre choix, je le répète. Il faudra vous montrer convaincants et très généreux dans la réalisation. Nous exigerons une stricte application de la règle des trois « I » qui avait été négociée déjà il y a quelques années : invisible, inaudible et inodore. Cela suppose donc une couverture à 100% :

- aucun mètre à l'air libre sur 100% du territoire éragnyen ;
- traitement efficace des nuisances sonores, olfactives et des pollutions gazeuses.

Cela ne doit pas être du domaine de l'infaisable, quand par ailleurs on construit des tunnels ou des tranchées couvertes bien plus longues, en plein milieu urbain où, plus prosaïquement pour protéger les arbres et les petits oiseaux comme cela a été souvent répété ce soir.

Sans compter tous les aménagements précédemment demandés pour la disparition de la RN184, obligatoirement transformée et réaménagée.

Bien entendu, comme je l'ai dit précédemment, la solidarité de tous devra jouer à plein parce que tous, Éragniens ou pas, devraient considérer que cet axe que vous utiliserez au quotidien est aussi le vôtre. Merci.

(Applaudissements).

M. MARC DENIS, REPRESENTANT LES VERTS ÎLE-DE-FRANCE :

Vu l'heure avancée, je ne vais pas vous faire la déclaration classique des Verts, vous la trouverez sur notre site Internet. Elle a été faite à plusieurs reprises.

Je voudrais revenir sur quelques propos qui ont été tenus ici et là.

Le premier est le plus facile, l'intervention du Maire d'Herblay : quelle facilité de dire « je veux le bouclage mais je le mets chez les autres ». Je n'en dirai pas plus.

Je voudrais simplement revenir au deuxième point sur quelque chose que j'entends dans la bouche de beaucoup d'entre nous : « si on doit le faire, on le fera quel que soit le coût » (coût économique). Cela m'interpelle, parce que l'argent qui va passer d'un côté ne passera pas de l'autre. On ne peut pas à un moment défendre le bouclage de l'A104 quel qu'en soit le coût, et en même temps dire qu'il faut développer les transports alternatifs, le fluvial, le ferroutage etc.

Au passage, réponse à Monsieur AUBERT, les Verts ne se sont jamais exprimés contre le Canal Seine Nord, bien au contraire.

Deux ou trois remarques complémentaires : je me retourne vers les représentants de la DRE. A un moment donné, vous nous présentez une simulation, en cas de non-gratuité : 2 euros. Allez, on perd 8%. J'aurais envie de vous dire, pour rebondir sur l'intervention précédente, que quand je vois les demandes des uns et des autres, quand je vois comment le coût de ce projet va exploser, 2 euros, quel est le temps de retour pour le concessionnaire ? A mon avis, c'est très long.

On est donc parti sur autre chose, peut-être un partenariat public/privé. Mais quand bien même aurait-on ce type de partenariat, cela veut dire une rente que l'État versera au concessionnaire, vu le projet, l'État va payer énormément. Cela coûtera très cher, et encore une fois, ce que l'on mettra d'un côté, on ne le mettra pas de l'autre.

Autre question : vous avez été interpellé par Madame BORGNE sur le fait que le contexte énergétique allait bouger, et très fortement. Vous nous disiez « oui, mais on a regardé, l'énergie augmente : moins 4% ». J'ai envie de poser la question : dans quelle proportion d'augmentation ? Vous nous dites moins 4% d'augmentation du coût de l'énergie, ou moins 4% de baisse de trafic ? Je ne suis pas sûr qu'on serait d'ailleurs d'accord sur les estimations ou les projections du coût de l'énergie sur le futur.

Vous nous avez d'ailleurs vous-même fait une première réponse en disant, par rapport à la raréfaction de la ressource énergétique, que si le coût augmente, on aura de nouvelles ressources. J'ai envie de dire oui, mais économiquement, cela coûtera de toute façon plus cher et cela ne résoudra pas de toute façon un problème que vous abordez très peu dans vos interventions, et que peu de gens ont soulevé ce soir, qui est celui du changement climatique.

Je vais revenir deux secondes là-dessus, j'avais des transparents mais on ne va pas les passer. Même si on continue à rouler avec un coût d'énergie un peu cher, on sait très bien qu'aujourd'hui on est face à un gros problème de société qui est celui du changement climatique avec toutes ses conséquences. On peut parler effectivement de la pollution de l'air, localement, etc., et du bruit. N'oublions pas que les générations futures auront affaire à des phénomènes climatiques de plus en plus extrêmes et de plus en plus fréquents.

Canicule ? Alors on peut les prendre séparément, on n'a aucune preuve pour dire que c'est lié au changement climatique. Mais ceci dit, l'ensemble des scientifiques qui y travaillent s'aperçoivent que la fréquence et l'intensité de ces aberrations climatiques sont de plus en plus rapprochées et de plus en plus fortes. Donc on aura d'autres problèmes.

Or, autant que je sache, si on continue à développer le transport routier, comme il est contributeur à 30% des gaz à effet de serre, on continuera d'amplifier ce phénomène climatique. Pour cette raison aussi, nous disons, « quel que soit le tracé, la solution autoroutière n'est pas une bonne solution ».

Alors, des alternatives : on peut parler de ferroutage etc. Mais, pas loin de chez nous, sur l'agglomération, on a une belle capacité à pouvoir développer par exemple le Port Autonome de Saint-Ouen. Cela serait très bien qu'on accélère ce développement-là.

Quand on parle de solutions alternatives, je crois qu'on raisonne toujours en matière d'investissement et d'infrastructure. Juste un exemple : nos modes de fonctionnement, de production et de consommation sont aussi une façon de pouvoir limiter le trafic autoroutier. Un exemple tout bête : je suis allé dans un supermarché très récemment, j'ai pris un bidon de lessive et je l'ai pesé ; de quoi me suis-je aperçu ? Eh bien, sur un grand volume, la moitié était vide !

Cela veut dire que nos modes de production et de consommation génèrent inutilement du trafic. Cela veut dire que les solutions que l'on a à inventer pour demain ne sont pas que des solutions purement techniques. Elles sont aussi dans nos modes de fonctionnement, dans nos modes de consommation et dans nos modes de production.

Il faut être plus imaginatif : à une question politique qui est « comment on vit ? Comment on se déplace sur un territoire ? », on apporte une solution purement technique et uniquement technique. Il y a d'autres façons de résoudre cette question-là.

Pour conclure, j'aurais envie de dire que finalement, à une question politique d'organisation de nos modes de vie on est en train de donner une simple solution technique, alors que -je crois que c'est Monsieur BOICHOT qui le disait tout à l'heure- la vraie question, la vraie solution politique, c'est celle de l'aménagement équilibré de ce territoire national, c'est celle qui consiste à ne pas continuer à mettre sur 3 % du territoire 20 % de la population et de l'activité. C'est sur une autre forme de solution sur laquelle il nous faut réfléchir.

On peut regretter qu'à une époque, il y ait eu une Première Ministre qui avait essayé, peut-être maladroitement, de tenter quelque chose, c'était Edith CRESSON, pour lancer une politique de décentralisation. Depuis ce temps-là, force est de constater que peu d'initiatives ont été prises par l'État.

Je pense vous avoir dit l'essentiel.

Sur la question du traitement des polluants, ne nous voilons pas la face. Quand on parle de traitement des rejets atmosphériques et des rejets polluants, on ne traite pas, on ne fait que déplacer et rejeter ailleurs. Vous voyez bien que quand cela pollue sur l'Île-de-France, ce ne sont pas forcément des pollutions qui sont produites sur la Forêt de Rambouillet, mais à Rambouillet, ils en ont.

(Applaudissements).

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

Madame, vous vous impatientez, je crois. Prenez la parole, et présentez-vous s'il vous plaît.

DOMINIQUE MICHEAU, HABITANTE D'ÉRAGNY :

Je voudrais savoir où en est le débat avec les Éragniens. Depuis tout à l'heure, on n'entend que les Élus parler. Où sont les questions que nous avons posées ? Quelles sont vos réponses ?

Moi, je suis contre l'autoroute, un point c'est tout. Mais on n'entend pas parler les Éragniens.

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

Mais si, les Éragniens ont la parole...

M. PATRICE JARRAUD, HABITANT D'ÉRAGNY :

Cela fait près de deux heures que je demande la parole, ce n'est pas très grave. Les Élus ont raison de s'exprimer, mais c'est un Débat Public et il faut aussi que les Éragniens puissent s'exprimer, et les Éragniens non élus...

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

Mais vous vous exprimez, Monsieur...

M. PATRICE JARRAUD, HABITANT D'ÉRAGNY :

Je suis Éragzien et je voudrais intervenir sur un point que je ne connaissais pas et qui a été évoqué tout à l'heure par Monsieur DEBARLE. Je suis moi aussi contre le projet du tracé noir. Ce Monsieur a évoqué, dans le cadre de ce tracé noir, la possibilité que sur les quatre voies qui traversent la RN184, il n'y aurait que deux voies qui déboucheraient sur la future A104. Donc deux voies ne communiqueraient plus. A partir de là, que va-t-il se passer ?

Il y a des gens qui habitent de part et d'autre, et qui ont accès aujourd'hui à la RN184 par ces deux voies et qui vont fatalement se reporter par des petites voies annexes pour récupérer cet accès à l'A104, et ce ne sont plus deux écoles qui sont concernées, comme le Collège d'Éragny et l'école Pablo Neruda, mais cela va être l'école du Bois, l'école Henri Fillette, l'autre école de La Challe, qui vont toutes être impactées par ces reports qui vont être automatiques, de la part des habitants du plateau pour aller chercher cette A104.

Je pense qu'il s'agit là d'un élément à prendre en considération parce que ce sont des petites voiries qui ne sont pas aujourd'hui en capacité d'absorber plus de monde qu'elles n'en absorbent. Là vous allez rejeter, par ce projet de tracé noir, un certain nombre de gens habitant Éragny sur ces petites voiries et vous allez créer des problèmes, que vous allez peut-être régler au travers de l'A104. Alors enterrée, pas enterrée etc. c'est un débat qui a lieu déjà depuis un certain temps, mais le problème qui va se poser sur la rue désolées, sur l'ancienne Nationale, et sur les autres rues de l'autre côté, il faut aussi le prendre en considération.

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

Monsieur DEBARLE, un commentaire là-dessus ?

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

Juste avant, je voudrais apporter une précision. Une affirmation a été faite selon laquelle j'aurais dit que je n'avais pas encore entendu suffisamment d'arguments pour décider d'un autre tracé que le rouge. Il y a des « verbatims » dans le Débat Public, c'est bien intéressant parce que je n'ai jamais dit cela, soyons clairs. La décision n'est pas prise. Ce que j'ai dit, c'est à Auvers-sur-Oise ou Gargenville je ne sais plus, c'est que je n'ai pas entendu d'arguments pour faire changer d'avis l'État qui a dit qu'il ne prendrait pas l'initiative de faire le tracé violet. Voilà exactement mes paroles sur les arguments que j'avais pu entendre ou ne pas entendre. Donc en ce qui concerne les quatre autres tracés, la décision n'est pas prise, ils sont toujours à égalité.

Pour revenir au tracé noir : effectivement, à chaque carrefour ce tracé sera dénivelé, mais toutes les voies seront exactement au même niveau. Par contre, sur les cinq carrefours que comporte Éragny aujourd'hui, il n'y en aura que quatre où on pourra rétablir des communications entre la RN184 et les voiries locales. Il y a un carrefour où on ne peut pas le faire en l'état des études aujourd'hui, c'est le boulevard des Aviateurs Alliés, parce que d'une part il est excessivement proche de l'échangeur suivant avec la rue de l'Ambassadeur et qu'en plus, la configuration de ces deux voiries fait que l'échange est excessivement difficile à gérer. Par contre, sur le reste, c'est une deux fois deux voies et quelle que soit la voie sur laquelle vous êtes, sauf sur les autres carrefours, vous pouvez entrer et sortir dans Éragny.

M. CRESSON, HABITANT D'ÉRAGNY :

Qu'on soit dans le tracé noir, rouge ou bleu, est-il prévu un échange efficace avec l'A15, à chaque fois ? Parce que l'échange entre la RN184 et l'A15 est un gros problème.

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

A chaque fois, il y a un échangeur complet avec l'autoroute A15, quel que soit le tracé.

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

Une autre intervention ? De préférence un habitant d'Éragny, oui, vous avez la parole.

M. ENGRAND, HABITANT D'ÉRAGNY :

Vous avez parlé des pollutions sonores et olfactives, avec une belle carte bien documentée et vous proposez pour ces problèmes des solutions dont on sait qu'elles fonctionnent en général, mais vous n'avez pas du tout parlé du problème des infrasons, dont on sait qu'ils se propagent loin et que les solutions pour les éradiquer sont beaucoup plus complexes. Avez-vous dressé une carte et avez-vous prévu des palliatifs ?

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

On s'est effectivement préoccupé du son dans les fréquences audibles, on ne s'est pas préoccupé des infrasons. A priori, notamment pour la RN184, s'il y a moins de trafic, ce devrait être plus faible. Si on arrive au niveau des vibrations, même si certaines parties sont enterrées, on n'est pas dans une zone urbanisée telle qu'on devrait être amenés à toucher des fondations de bâtiments, et donc on ne devrait pas avoir de transmissions de vibrations. Mais il ne s'agit pas tout à fait des infrasons.

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

Cela méritera peut-être un approfondissement. Monsieur, vous avez la parole.

M. PATRICE GORSIER, HABITANT D'ÉRAGNY :

J'habite le Quartier de La Cavée. On a largement vu au cours de cette soirée qu'il fallait absolument dégager la RN184 de sa circulation. Le prolongement éventuel de la Francilienne doit donc tenir compte absolument de toutes ces remarques au cours de la soirée. J'habite le long de la RN184 qui tous les jours est surchargée par un trafic poids lourds très important, qui se rendent en grande majorité dans les zones d'activité des Bellevues et de Saint-Ouen-l'Aumône.

Pour être efficace et pour limiter ce trafic, le tracé qui pourrait éventuellement être retenu devrait avant tout le prendre en compte et ne plus passer par la RN184. Ma question –et je m'adresserai plutôt aux experts– est quels sont le nombre et le lieu prévus des éventuels échangeurs que vous envisagez sur le tracé N1 ou N2 par rapport à ce problème ?

Je ne parle pas du tracé noir, qui est une catastrophe pour notre ville mais d'autres échangeurs possibles.

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

En ce qui concerne les tracés rouge et vert, un échangeur est prévu à hauteur de l'autoroute A15 comme on a dit et le suivant serait à hauteur de la RN184, il n'y aura pas d'échangeur intermédiaire.

En ce qui concerne le tracé bleu, il est prévu également un échangeur sur l'A15, un échangeur sur la RN184 et un autre échangeur sur la RD48.

M. PATRICE GORSIER, HABITANT D'ÉRAGNY :

Mais pour la desserte des Bellevues, qu'avez-vous prévu ? Par exemple, le trafic qui passerait sur le bleu, comment irait-il à la zone industrielle des Bellevues ou à la zone industrielle de Saint-Ouen-l'Aumône ?

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

Il est exact que plus on s'éloigne de la route que l'on veut délester par tronçon, moins on va pouvoir la délester, donc il est exact que pour rejoindre le tracé bleu, les gens qui sont sur les Bellevues, même si on dit que la RN184 sera interdite à un certain tonnage, je pense qu'il faudra être très vigilant sur le respect de cette interdiction.

En ce qui concerne repartir des Bellevues et remonter par l'autoroute A15 pour ensuite prendre le tracé rouge, que ce soit dans un sens ou dans l'autre, cela me paraît être nettement plus faisable pour les poids lourds que d'aller rejoindre le tracé bleu.

M. PATRICE GORSIER, HABITANT D'ÉRAGNY :

Quand vous dites que c'est faisable, qu'avez-vous prévu ? Parce que là on est dans le concret. Vous dites que ce serait faisable, on est dans le virtuel.

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

Je pense que la meilleure des solutions, que ce soit pour les poids lourds ou pour les véhicules, sur la RN184, il faudra au besoin par des feux ou d'autres moyens limiter la

vitesse de transit dans le sens Nord-Sud et au lieu d'avoir des feux qui privilégient le Nord-Sud, qu'ils privilégient la circulation Est-Ouest.

Quand un poids lourd aura, une fois, mis un quart d'heure ou je ne sais combien de temps pour traverser Éragny – les poids lourds, la plupart du temps, circulent en dehors des heures de congestion – c'est le tracé le plus court qui va les intéresser, si on rallonge leur parcours, il ne le prendront plus. Je pense que ce sera la meilleure des solutions, et on répondra à la fois aux besoins des Éragniens et par ce biais-là, on limitera le nombre de poids lourds qui pourront passer, car effectivement, sur un poids lourd, il n'est pas marqué dessus si c'est un poids lourd de transit ou si c'est un poids lourd local. La plaque minéralogique n'est pas suffisante.

M. JACQUES PITTAVINO, PRESIDENT DE L'ASL LES VILLAGEOISES :

Notre lotissement est situé dans le Quartier du Bois et comprend environ 250 personnes. Nous sommes riverains directs de la RN184, sur un linéaire de près de 150 mètres et sur 300 mètres en ce qui concerne l'avenue du Général de Gaulle.

Les arguments que je voulais présenter ont été déjà présentés d'une manière très complète par les autorités municipales ainsi que par l'opposition.

Malgré tout, c'est un mouvement des habitants qui s'est généré spontanément, sans aucun contact avec quelque autorité que ce soit, pour, dès le début de la connaissance de ce projet, nous opposer, en ayant fait circuler un petit questionnaire que nous avons présenté de manière bien démocratique à l'avis des habitants.

Nous subissons depuis de très nombreuses années les nuisances directes de l'accroissement de la circulation sur cette grande artère qu'est la RN184, les bruits, les odeurs et autres désagréments tels que l'intensité de la circulation, qui interdit un franchissement sécurisant de cette voie, ce qui a entraîné de nombreux accidents, voire des morts.

Après cette interrogation, c'est évidemment à une écrasante majorité que les habitants se sont prononcés contre, refusant énergiquement le passage de l'A104 suivant le tracé noir dans la zone qui nous concerne, quel que soit le principe de circulation retenu.

Je voudrais ajouter, qu'à titre personnel, je crains que dire « non à l'A104 » soit dire « oui à l'engorgement de la RN184 ».

M. RICHARD DANIEL, HABITANT D'ÉRAGNY :

J'avais juste une petite préoccupation concernant la tournure du Débat Public qui est avant tout, d'après ce que je comprends, un débat sur les tracés. Et je me pose la question de savoir, quand il sera possible de discuter de l'aménagement de l'infrastructure en tant que telle, puisque pour l'instant on nous promet qu'il est possible de faire du tunnel, de la couverture, des choses de ce genre, mais on n'en sait encore strictement rien.

Sur les plans tels qu'ils sont présentés dans le dossier du Maître d'Ouvrage, on a par exemple à certains endroits des merlons, des semi-couvertures. Pour ma part, quand je vois le paysage, je me demande pourquoi cela n'est pas enterré, tout simplement.

Sera-t-il possible de discuter ces points-là plus tard, dans l'avenir, quand, comment et sous quelle forme ?

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

Monsieur DEBARLE, on peut en parler tout de suite ?

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

Oui, déjà on en parle tout de suite. Ce qu'il y a surtout, c'est que nous, lors de ces réunions, nous recueillons les suggestions de chacun et nous les étudions.

Quand nous sommes allés à Achères, par exemple, le Maire nous a signalé que le tracé bleu mettait complètement en l'air son projet de développement économique sur la Z.A.C. de la Petite Arche et de la Grande Arche. Nous sommes donc en train de rechercher un tracé alternatif.

De même, sur le passage en dessous du niveau du terrain naturel à Achères, enterré si on faisait le tracé vert, on nous a dit que ce n'était pas possible, du fait de la nappe phréatique, car il y a le problème du Plan de Protection contre les Risques d'Inondation. On a vérifié ce point-là avec le Bureau d'Hydrologie qui est chargé d'élaborer ce Plan de Protection, et on a pu vérifier que c'était possible.

Je reprends d'ailleurs ce qui a pu être dit tout à l'heure concernant la nappe phréatique d'Herblay. Nous savions qu'il y avait une nappe phréatique, et nous avons répondu que de passer en dessous du niveau du terrain naturel était tout à fait compatible avec la nappe phréatique existante, car il y a des techniques constructibles.

Également, dans le secteur de Maurecourt, dans la Butte de Hautil, on nous a fait un certain nombre de remarques. En cours de réunion à Maurecourt, j'avais dit concernant le demi-échangeur sur la RD55, qu'on pouvait le redessiner et qu'il y avait de grandes chances que cela soit fait.

De même, un talus était prévu dans la plaine de Maurecourt et nous avons regardé si on pouvait le supprimer pour plutôt passer sous la RD55.

A Herblay, c'est pareil. Le tracé bleu passe à l'intérieur de carrières que nous connaissons. Par contre, nous ne connaissons pas l'attachement de la population à l'exploitation de ces carrières. Nous sommes donc en train de regarder également le déplacement de ce tracé.

De même à Pierrelaye, nous sommes en train de regarder sur le tracé rouge si on ne pourrait pas mieux protéger, en déplaçant un petit peu le tracé le long du lotissement des Grouettes.

A chaque fois, nous regardons ces tracés-là sur le plan technique et après nous en étudions le coût. Comme quelqu'un a dit tout à l'heure, on peut rêver et dire qu'on peut le faire à n'importe quel prix, mais je pense quand même que quand on va arriver face au décideur, l'addition totale sera forcément un critère.

Ce que l'on veut, c'est de pouvoir dire que tel ouvrage a été réclamé plus que fortement, parce qu'on a été à plusieurs réunions, c'est revenu souvent, on nous demande de faire ces améliorations-là, l'amélioration est possible et voilà ce que cela coûte.

Nous ne sommes pas là pour prendre les décisions mais pour dire quels sont les résultats de nos études. Quelqu'un tout à l'heure disait : « c'est un peu bizarre votre péage à 2 euros ». Ce que nous disons pour notre part c'est que si vous faites un péage à 2 euros, il y a peu

d'évasion de trafic, par contre, il y a très peu de recettes. Si vous faites un péage plus fort, les objectifs ne sont pas totalement atteints.

On est donc en train de présenter ces résultats d'étude au décideur et d'envisager l'ensemble des propositions.

Tout à l'heure, un nouveau tracé a été présenté. Étudier un tel tracé va prendre du temps mais nous allons le faire, nous allons voir en terme de trafic ce que cela donne, ce que cela apporte, si c'est réalisable, et à l'arrivée, quel en est le coût, pour informer le décideur.

On avait émis un certain nombre d'objectifs et dit à quels besoins on voulait répondre : premièrement, ces besoins correspondent-ils aux besoins des habitants ? Ensuite, quand on répond aux besoins, voilà ce que cela coûte. Cela va arriver dans la suite du Débat Public, notamment lors des réunions thématiques.

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

Cela étant, on vous a posé une question assez précise. N'y a-t-il pas lieu de couvrir d'avantage ? Et vous avez dit que la tranchée couverte ou le tunnel, vus de l'extérieur, étaient identiques : invisibles, inaudibles, inodores peut-être ?

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

Disons que c'est odorant de la même manière, que ce soit une tranchée couverte ou un tunnel.

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

Et pendant les travaux ?

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

Pendant les travaux ? Vu l'heure, je vais vous répondre très rapidement. Aujourd'hui, quand on fait une tranchée couverte, on la fait « à l'avancement », c'est-à-dire qu'on retire la terre sur une courte distance, on met les deux parois verticales, on met le toit et on referme. Puis on va un peu plus loin et on recommence. En gros, on avance de l'ordre de 50 mètres par mois.

Il ne s'agit donc pas pendant la première année de faire le chantier de terrassement, la deuxième année terrasser la paroi droite, la troisième année la gauche, etc. Il s'agit de faire un chantier le plus réduit possible. En plus, grâce à la terre que l'on décape sur le dessus, cela permet d'avoir des protections en période de chantier, à partir du moment où l'on considère qu'une grande partie du Bois de Chasse-Marée sera reconstitué après, on peut faire cela avec la tranchée couverte.

Le tunnel, lui, supprime ce type de nuisances en cours de chantier. Simplement, le tunnel impose quand même des installations de chantier beaucoup plus importantes à chaque extrémité. Et il ne faut pas oublier que pour un tunnel, 2 kilomètres, c'est relativement court, et nous sommes en plaine. Pour faire un tunnel, il faut qu'au-dessus de l'ouvrage, il y ait en gros 15 à 20 mètres de sol, pour que le dessus ne s'effondre pas. Il faut déjà descendre la route jusqu'au niveau du tunnel, et cela ne peut se faire qu'en tranchée couverte. Si on veut faire un tunnel, on a déjà à chaque extrémité, obligatoirement, une tranchée couverte parce qu'il faut arriver à descendre. Je pense, à vue de nez, qu'on en a pour à peu près

500 mètres de chaque côté. Donc on a réellement un tunnel sur 1 kilomètre de long par rapport à la totalité des 2 kilomètres.

Dans ce cas-là, on ne touche pas au Bois de Chasse-Marée. Il est vrai que pour les gens au-dessus, les éventuels problèmes d'expropriation se posent beaucoup moins. Par contre, pour le Bois de Chasse-Marée, après (il faudra ouvrir des négociations là-dessus) je ne sais pas quelle sera la position de l'état en début de négociation sur la reconstitution de Bois de Chasse-Marée.

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

Vous voyez qu'il y a une large ouverture mais que beaucoup de problèmes restent en suspens. Monsieur, vous avez la parole.

M. FORCIOLI, HABITANT D'ÉRAGNY :

Vous avez évoqué l'ouverture sur la tranchée de 100 mètres environ, pour des raisons de sécurité. Le tunnel que vous proposez pour la traversée de la Forêt de Saint-Germain, fait 6 kilomètres, et n'a pas d'ouverture. Mais il y a de la sécurité.

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

Je ne suis pas sûr que le niveau de sécurité soit le même. Quand on a la possibilité d'améliorer la sécurité, on le fait.

M. FORCIOLI, HABITANT D'ÉRAGNY :

Cette tranchée couverte sur Éragny a quand même des ouvertures tout au long et finalement, on reste sous la pollution. On n'a pas de protection à ce niveau-là.

Vous dites que non, mais il n'y a pas de dilution de la pollution ; cela sort bien par l'ouverture.

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

En ce qui concerne la pollution, qu'il y ait ou non une ouverture dans le secteur à traverser d'Éragny, il faudra effectivement faire des évacuations de la ventilation du tunnel régulièrement tout au long de ce parcours, pour ne pas avoir de points de concentration de la pollution. L'ouverture est là pour dégager les fumées en cas d'un accident majeur qui se produirait à l'intérieur du tunnel, si on sait qu'il y a des risques.

S'il fallait supprimer cette ouverture parce qu'elle n'est pas acceptée, il faudrait revoir la totalité du système de ventilation à l'intérieur de la tranchée couverte pour retrouver un niveau de risque qui soit l'équivalent de celui existant avec une ouverture.

M. FORCIOLI, HABITANT D'ÉRAGNY :

Pour continuer, moi je suis assis sur le merlon de ce fameux tracé rouge. Pourquoi mettez-vous un merlon à cet endroit, sans continuer au moins la tranchée couverte ?

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

Nous n'avons pas continué la tranchée couverte parce que quand nous avons fait nos mesures de bruit, le résultat de nos études indiquait que le merlon permettait de retrouver, pour la quasi-totalité des habitations qui étaient proches, le niveau de bruit ambiant d'aujourd'hui.

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

Ceci reste négociable ?

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

Ceci est tout à fait négociable, comme tout.

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

Donc le merlon n'est pas une fatalité. Il serait négocié si on envisageait ce tracé.

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

Tout à l'heure quelqu'un a parlé des trois « I ». Il y a quatrième « I » qu'il ne faudrait pas atteindre, c'est le « infinançable ». Mais ce sont les financeurs qui en décideront à la fin.

M. DANIEL JEFFRAULT, HABITANT D'ÉRAGNY :

Est-ce que quelqu'un sait, dans la salle, à combien vont être éjectées les fumées et les bruits par rapport à l'autoroute ? C'est dans l'annexe du dossier du Débat Public et je crois que peu de personnes le savent. Les nuisances vont à 500 mètres de chaque côté de l'autoroute. Ce n'est pas moi qui ai dit cela, c'est vous.

Alors vous maintenez que l'on va être pollués sur 500 mètres de chaque côté de l'autoroute ?

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

Non, je ne pense pas que ce soit cela qui figure dans le dossier.

M. DANIEL JEFFRAULT, HABITANT D'ÉRAGNY :

Ah, si ! Je suis désolé. Dans les données du dossier du Débat Public, vous dites : « nuisances : 500 mètres de chaque côté de l'autoroute ».

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

Nous avons dit que nous avons étudié les nuisances dans une bande qui prend 500 mètres de chaque côté de l'autoroute. Voilà ce qui est écrit et voilà une explication de la méthode de calcul, notamment pour les études de bruit.

M. DANIEL JEFFRAULT, HABITANT D'ÉRAGNY :

Je regarderai à nouveau. Et que pensez-vous, vous-même, de ces 500 mètres ? C'est nuisible ou pas ?

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

A la plupart des endroits, nous n'avons pas de nuisances à 500 mètres. Il faut distinguer les deux types de nuisances, entre la pollution et les nuisances sonores.

En ce qui concerne la pollution, on l'a fait également pour la RN184 dans les mesures de qualité de l'air actuelle, et les mêmes mesures ont été faites par Airparif sur la Porte de Bagnolet. On s'est aperçus que quand on est environ à 300 mètres d'un axe routier, on retrouve la pollution dite « de fond ». On retrouve le même air : que vous soyez à 300 mètres, à 2 kilomètres ou à 5 kilomètres, vous êtes à peu près dans le même air ambiant.

En ce qui concerne le bruit, nous avons pris 500 mètres, parce que dans la plupart des endroits, compte tenu du fait que l'on est dans une zone déjà urbanisée, avec des voiries, à 500 mètres, le bruit d'une autoroute construite selon les nouvelles normes, c'est-à-dire de la même manière que l'A14, vous n'entendez plus le bruit émis par l'autoroute.

Quelqu'un nous avait demandé, via Internet, les mesures de bruit sur l'A14, à la fois devant et derrière les merlons. Il faut savoir que l'on a énormément de mal à mesurer le bruit de l'A14 parce que la plupart du temps le bruit ambiant est supérieur au bruit de l'autoroute. On a trouvé, au Sud de la Forêt de Saint-Germain, un endroit où on pouvait donc mesurer le bruit qui était émis juste à la sortie de l'A14. Il était à un point à 51 décibels, à l'autre point à 52 décibels. Au carrefour où il n'y avait pas de merlon, on montait à 58 décibels. A cet endroit, on a pu mesurer le bruit, mais sinon on a énormément de mal.

Quand nous avons mesuré, dans cette bande de 500 mètres, c'était bien pour voir quels étaient les gens susceptibles d'être impactés et c'est ce recensement des gens qui nous a permis de dimensionner l'ensemble des protections.

M. DANIEL JEFFRAULT, HABITANT D'ÉRAGNY :

J'ai loué un sonomètre et je me suis promené le long de la future autoroute et puis le long de notre Nationale, et j'ai pris treize mesures.

Je ne sais pas si les personnes ont compris ce que vous mettez sur votre photo, mais je peux vous dire que je l'ai assez étudiée. Alors, « LAEQ », qu'est-ce que c'est ? Quelqu'un peut-il me le dire ? L-A-E-Q ? Recalé ? Eh bien je vais vous le dire. Il s'agit simplement de relevés qui sont faits d'une heure et d'une autre heure, et on a pris 50% du temps, 95% du temps, 1%, 10%, et j'ai fait un recalé. C'est-à-dire qu'avec des théories de ce genre, vous pouvez dire n'importe quoi. C'est n'importe quoi, parce qu'en fin de compte, vous retombez toujours sur vos pieds.

Qui a dit que 60 décibels, c'était « bon » ? Moi, je veux bien, mais 60 décibels, c'est une théorie que vos services ont décidée. Les relevés que j'ai faits à Eragny étaient entre 50 et 82 décibels. A 58 décibels dans le jardin d'une personne, on s'y habitue. Mais je peux vous dire que là où l'on ne s'y habitue pas : si une mobylette passe, une voiture klaxonne, un camion bruyant ou un avion, cela monte de 15 à 20 décibels d'un seul coup. Il est vrai que l'on peut vivre avec 60 décibels, mais il faut penser que l'on ne peut pas être réveillé comme cela toutes les heures ou deux parce qu'un camion passe ou qu'il y a d'un seul coup un bruit supérieur qui survient.

Il faut quand même qu'on vive avec la nature et pas avec des bruits qui nous réveillent ainsi, d'un seul coup. J'ai donc pris ces mesures, elles sont à votre disposition. Il est très difficile de prendre des mesures parce que l'appareil bouge sans arrêt. Des fois, il y a 15 décibels

d'un seul coup, cela redescend, cela remonte à 20, et puis quand tout est calme, que l'on a un ronronnement, il est vrai que l'on a 58 décibels.

C'est une chose que pouvez dire, mais vivre comme cela : je suis désolé, ce n'est pas possible.

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

Monsieur DEBARLE, si on fait une tranchée couverte, c'est peut-être pour éviter...

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

Si on fait une tranchée couverte, il n'y a plus de bruit. Ceci étant, je suis d'accord avec vos mesures, Monsieur.

Chacun peut voir dans les documents qui vous ont été remis à l'entrée, les mesures de bruit que nous avons faites. Elles ont été faites par des professionnels avec des sonomètres qui fonctionnent selon un certain nombre de normes. On trouve le même type de résultats que Monsieur. Simplement, Monsieur dit : « c'est n'importe quoi, vos mesures ». Non. Quand on dit que c'est du L1, cela veut dire que l'on atteint ce bruit-là pendant 1% du temps. Cela veut dire qu'effectivement c'est le passage d'une mobylette ou d'une moto à haute vitesse, et là on monte, et vous pouvez voir que vous avez bien 15 à 20 décibels, c'est un bruit supérieur à ce qui est marqué à L95 qui est, par contre, le bruit le plus faible qu'on puisse entendre sur une voirie. Après, vous avez des bruits moyens.

Il est exact que quand on dimensionne une infrastructure routière, on s'occupe du bruit moyen. Comment calcule-t-on le bruit moyen d'une infrastructure routière ? On considère qu'elle génère en permanence son bruit maximum, c'est-à-dire le bruit de 1 000 véhicules sur chaque voie qui roulent tous à 105 Kilomètres/heure, dont 20 % de poids lourds.

On est donc de toute façon au bruit maximum qui est généré par cette voirie. De nuit, vous n'aurez absolument pas ce trafic-là, ni même de jour. Quand nous avons fait nos simulations de trafic, nous avons pris 8 % de poids lourds et non pas 20 %. Malheureusement, je ne crois pas que les gens puissent rouler à 105 kilomètres/heure sur la Francilienne, parce que l'on va essayer de faire des modes de gestion de la Francilienne de telle manière qu'il y ait quand même beaucoup de voitures dessus pour décharger au maximum la RN184 et que l'on soit à la limite de la congestion et de la saturation de la voie, c'est-à-dire avec des voitures qui ne rouleront pas à 105 kilomètres/heure. Elles seront peut-être plutôt à 90 ou à 80, mais elles ne seront pas à 105.

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

Merci, Monsieur DEBARLE. Monsieur PONTONY est-il encore parmi nous ? Il est parti. Y a-t-il encore une question ?

UN INTERVENANT, HABITANT D'ÉRAGNY :

D'après ce que je vois, l'intérêt de l'A104 pour nous Éragniens, c'est de supprimer les nuisances de la RN184. J'entends la Municipalité qui parle de son aménagement en boulevard urbain.

Maintenant, il y a quelque chose qui me fait rebondir. J'ai entendu, quand on a parlé d'un péage possible sur l'A104, qu'il devait y avoir forcément un itinéraire secondaire gratuit.

Donc s'il y a un péage sur le nouveau tracé –je ne parle pas du tracé noir, bien évidemment– pourra-t-on toujours aménager la RN184 en boulevard urbain ?

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

La réponse est oui, mais ce sera nettement plus chargé, y compris les voiries locales. Comme je l'ai dit tout à l'heure, s'il y a un péage, notamment à hauteur de 8 euros, la RN184 et les routes adjacentes seront beaucoup moins délestées de leur trafic que s'il n'y a pas de péage.

M. FRANÇOIS LEFEVRE, HABITANT D'ÉRAGNY :

Au début du débat, vous nous avez dit que vous proposerez, certainement, dans votre rapport, que les terrains actuellement retenus pour le tracé de l'autoroute soient libérés si l'autoroute ne se faisait pas.

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

Oui, tout à fait.

M. FRANÇOIS LEFEVRE, HABITANT D'ÉRAGNY :

Vous avez compris, au cours de la séance, je crois, que tous les Éragniens subissent aujourd'hui la RN184 actuelle, et qu'ils excluent, dans leur ensemble, que la solution noire soit retenue.

On peut donc penser que si vous écoutez bien les Éragniens, vous allez effectivement déconseiller le tracé noir. Si vous abandonnez le tracé noir, vous n'aurez plus, au titre du débat qui vous est confié, à vous intéresser à la RN184.

Alors je voudrais vous interroger et vous demander si vous pourriez accepter –même si le tracé noir n'est pas retenu– que les efforts soient faits par et tout autre partenaire pour nous débarrasser des nuisances de la RN184. Je vous en remercie par avance.

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

J'ai écouté tout ce qui se dit ce soir et bien évidemment j'en rendrai compte.

M. CANIOU, HABITANT D'ÉRAGNY :

Je voulais poser une question concernant les échangeurs. Quelle est la pollution à leur niveau ? S'il y a un péage, à quel endroit est-il placé ?

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

Emplacement des péages, en fonction des tracés :

- sur le rouge et le vert : un péage dans la Plaine de Carrières-sous-Poissy, au Sud de Chanteloup, au Nord, c'est au niveau de l'autoroute A15 ou déplacé au Nord de Pierrelaye dans la Plaine de Pierrelaye/Saint-Ouen-l'Aumône ;
- sur le tracé bleu : un péage dans la Plaine de Saint-Ouen-l'Aumône et un péage pleine voie à l'entrée dans la Forêt de Saint-Germain.

En ce qui concerne la pollution due aux échangeurs, il faut vraiment qu'on ait deux voies importantes pour avoir pas mal de pollution, ce qui se produit à deux endroits, lorsque l'on a les échangeurs avec l'autoroute A15, ceci étant, les « points chauds », les points où l'on a beaucoup de pollution quand on les superpose au plan d'implantation des bâtis, on ne touche pas les bâtis, en ce qui concerne l'intersection entre les tracés et la RN184, c'est un des endroits où l'on a le plus de pollution, mais cette pollution en 2020 sera très nettement inférieure à la pollution aujourd'hui, simplement générée par la RN184.

M. CANIOU, HABITANT D'ÉRAGNY :

L'échangeur se trouverait au niveau Northon ou pas ?

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

Oui, c'est le carrefour Northon.

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

Quelqu'un peut-il montrer sur la carte où il se trouverait ?

M. FRANÇOIS LEFEVRE, HABITANT D'ÉRAGNY :

J'aurais voulu savoir, sur les différents tracés, s'il était possible de les combiner, à savoir au départ, au Nord, Méry-sur-Oise, commencer par un tracé N1, rouge ou vert, jusqu'à la A115, retourner en direction de Gennevilliers jusqu'à peu près la station-service (vous pouvez le voir sur le plan), rebifurquer sur le tracé bleu N2 jusqu'au niveau de l'étang du Corra reprendre le tracé C3 vert, donc passer au niveau d'Achères, desservir leur zone et en même temps Peugeot, repasser de l'autre côté de la Seine au niveau de Carrières et suivre pour finir le tracé S1.

M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE : 24.35

Ce tracé est effectivement tout à fait faisable. Il ressemble dans sa première partie au tracé qui a été proposé tout à l'heure. C'est un tracé qui utilise l'autoroute A15 sur une partie. Il faut également qu'on regarde quels sont les aménagements qui seraient nécessaires à l'autoroute A15 pour pouvoir absorber le surcroît de trafic, qui est ce qu'on appelle un système de baïonnettes, qui sont souvent assez problématiques au moment des heures de pointe. Mais il faut regarder.

M. FRANÇOIS LEFEVRE, HABITANT D'ÉRAGNY :

Dans le tracé S2, en souterrain dans la Forêt de Saint-Germain, c'est un tracé de transit, mais qui dessert peu de zones. Je prends cet exemple : quand les camions viennent décharger chez Peugeot, est-ce qu'ils continueront à monter par dessous le tracé S2 sous la Forêt de Saint-Germain pour ressortir au niveau des étangs Coura et redescendre, ou est-ce qu'ils passeront dans Poissy ?

Cela ne nous concerne pas, mais je pense que c'est un débat qui concerne toutes les personnes sur le tracé, et je pensais que le tracé S1 desservait en même temps Carrières-sous-Poissy avec des Zones d'Activité, Peugeot en passant la Seine, Achères puisque vous avez dit qu'Achères était intéressée à développer sa zone, puis après ce sont les zones d'épandage où je pense qu'il n'y a pas beaucoup de nuisances –enfin moins de nuisances

que dans Éragny- et après remonter à la limite de Conflans et d'Herblay, jusqu'à l'A15 pour desservir les zones d'Éragny et de Saint-Ouen-l'Aumône.

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

Pas de nuisances du tracé bleu au niveau de la plaine d'Achères -il faut faire attention qu'au niveau de la plaine d'Achères, on est en zone inondable- et que comme on vient du dessus, c'est plus difficile. On a quand même un viaduc qui est excessivement long à cet endroit-là. Ce n'est certainement pas le viaduc le plus facile à insérer dans le paysage.

Par contre, sur le tracé bleu, il y a premièrement un point d'échange avec la RD308 à l'intérieur de la forêt. Les camions Peugeot viennent aujourd'hui essentiellement du Nord et repartent vers le Nord, mais cela pourrait changer. A mon avis, si le tracé bleu était retenu, je pense qu'il faudrait sûrement étudier un passage plus rapide et plus simple entre l'usine Peugeot et le tracé bleu, plutôt que de leur faire traverser la Commune de Poissy.

M. FRANÇOIS LEFEVRE, HABITANT D'ÉRAGNY :

Une précision concernant Peugeot : ils viennent du Nord parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement. Peugeot travaille beaucoup à Sochaux, travaille beaucoup avec l'Espagne et le Portugal et ils ne passent pas par le Nord.

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

Je crois qu'il y a beaucoup de pièces qui viennent d'Aulnay, quand même, et là, la provenance c'est le Nord.

M. FRANÇOIS LEFEVRE, HABITANT D'ÉRAGNY :

Il y a aussi beaucoup de camions qui viennent d'Espagne.

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

Merci. La dernière intervention, Monsieur. Après on va laisser le soin à Madame le Maire de conclure cette réunion.

M. HOUZELLE, HABITANT D'ÉRAGNY :

Je suis étonné qu'on parle de péages, puisqu'il n'y en a nulle part ailleurs. Alors pourquoi nous, aurions-nous non seulement la pollution, le bruit, mais en plus le péage ? Je pense quand même qu'il faudrait un petit peu atténuer ce péage.

Pourquoi commencer ici le péage, et nulle part ailleurs ? Nous n'acceptons pas de péage sur l'ensemble de la Francilienne, bien sûr.

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

Dans les consultations précédentes, le mode de financement n'était pas au débat, c'était le péage. Alors que là, au moins, il y a débat sur le mode de financement.

La partie en tunnel de l'A86 va être à péage. L'A14 est déjà à péage. A Lyon, vous avez une sorte de périphérique de Lyon, qui est à péage. Donc, on commence à en avoir en France. Vous avez aussi des tunnels, notamment à Marseille, à Toulon.

Ceci étant, je vous ai dit ce qu'impliquait le péage : soit on perd en recettes très faibles, soit en non-atteinte des objectifs. Mais ce n'est pas à moi d'en tirer les conséquences.

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

On exposera clairement les conséquences. Il est vrai qu'un investissement aussi coûteux, si on ne l'utilise pas à cause du péage, c'est quand même un peu ennuyeux, me semble-t-il. Enfin, on précisera cela.

Madame le Maire, vous concluez, et peut-être nous direz-vous un mot de votre consultation ?

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Je voudrais surtout remercier l'ensemble des participants, notamment ceux qui sont restés avec nous encore jusqu'à maintenant, et particulièrement Monsieur DEBARLE qui a vraiment fait un effort de pédagogie et d'explications. Je crois que l'on peut considérer ce soir qu'il y a eu une réelle qualité des échanges et que nous avons pu, les uns et les autres, progresser dans une meilleure connaissance du dossier et de ses conséquences.

J'ai l'impression qu'on est sorti des prises de position convenues, même si certaines questions méritent encore d'être éclaircies, y compris –et je regrette que Monsieur BOICHOT ne soit plus là– sur le bon usage du principe de précaution. En effet, le principe de précaution n'est pas un principe qui vise à ne pas agir, c'est au contraire un principe qui vise à analyser l'ensemble des avantages et des inconvénients de façon à agir dans la meilleure connaissance des hypothèses.

En tout état de cause, je crois que ce soir on a bien constaté que la RN184 ne peut continuer à faire office de maillon de la Francilienne, ce serait un sacrifice inhumain pour les Éragniens. Nous devons obtenir la réalisation des aménagements indispensables, et je remercie Monsieur LEFEVRE d'avoir fait un appel à ce moment pour que vous intégriez ceci, Monsieur le Président, dans votre rapport.

Nous devons obtenir les aménagements indispensables au maintien des traversées à Éragny, des traversées qui doivent être normales et civilisées –j'ai bien entendu ces caractéristiques sur la circulation– attendues de la RN184.

Nous devons aussi obtenir la limitation des circulations poids lourds dans nos rues adjacentes, la sécurité des piétons et des deux-roues, parce qu'actuellement, même si nous avons eu un bon partenariat avec la Direction Départementale du Val d'Oise, la circulation des piétons et des deux-roues n'est pas possible en l'état actuel de la RN184, et surtout obtenir la réduction des bouchons, facteurs de pollution grandissante et ceci, pas dans 10 ans, mais maintenant.

Les Éragniens ne peuvent attendre une hypothétique résolution de leurs problèmes par la réalisation d'un tracé alternatif au prolongement de la A104 qui ne sera dans le meilleur des cas opérant qu'après 2015, voire 2020, les différentes interventions de la soirée l'indiquent, notre mobilisation ne faiblira pas sur cette revendication et nous saurons, dès l'automne, engager les actions fortes pour faire entendre notre impatience, et j'ai enregistré avec satisfaction le soutien du CO.P.R.A. sur cette question majeure pour Éragny.

En attendant, à l'écoute de mes concitoyens, y compris à l'écoute de Monsieur AUBERT, dont j'ai regretté qu'au moment de son intervention il n'ait pas résisté au plaisir de me

prendre une fois de plus pour une tête de Turc –mais cela, de toute façon, c'est une habitude entre nous, cela sera ainsi jusqu'à la fin du mandat– il faut qu'aujourd'hui, l'ensemble des partenaires se mobilise avec nous pour que nous soyons en capacité de faire entendre la voix des Éragniens.

Vous avez fait une petite erreur en disant que je n'avais pas le même comportement à Éragny, au Conseil Général ou à la Communauté d'Agglomération. Donc je veux rétablir la vérité.

Au Conseil Général, je n'ai jamais apporté ma voix à une délibération demandant la réalisation de l'autoroute sur le tracé rouge, y compris à la dernière délibération qui a été proposée par le Président SCCELLIER à la séance du mois de février, où j'ai fait une proposition d'amendement pour indiquer qu'il fallait absolument épargner Éragny. Comme le Président SCCELLIER ne souhaitait pas engager une série d'amendements qui aurait conduit à la prise de position de Monsieur le Maire d'Herblay tout à l'heure, ou à la position de Monsieur CLAUDEL l'autre jour à Auvers, mon amendement a été refusé et j'ai donc voté contre la délibération du Conseil Général.

Quant à la Communauté d'Agglomération, il n'y a pas eu de délibération. C'est un avis qui est annoncé par le Président, qui vraisemblablement recueille une très large majorité, mais ni Marc DENIS, ni moi-même n'avons été appelés à voter sur une délibération de ce type. Il n'y a donc pas eu de délibération.

Ce n'est pas grave, je crois qu'on aura l'occasion d'en rediscuter, et rien ne me permet aujourd'hui d'affirmer une position. Je maintiens que, même si aujourd'hui mon esprit a été mieux éclairé, comme c'est le cas pour un certain nombre d'Éragniens, nous devons continuer de réfléchir avant de dire : « voilà, c'est ce qui convient à Éragny ». Il faut continuer de discuter entre nous.

A l'issue de cette deuxième réunion, je peux affirmer :

- l'hostilité totale au tracé noir, je crois que là tout le monde s'est exprimé ;
- la priorité à un tracé qui délestera le mieux la RN184 ;
- l'hostilité au péage, car nous avons vu, à travers vos explications, que le péage rendrait moins efficace tout tracé délestant la RN184 ;
- l'exigence des meilleures conditions techniques pour la réalisation du projet, quel que soit le tracé retenu ;
- l'exigence de l'efficacité maximale, et pour cela le Maître d'Ouvrage doit reconsidérer un certain nombre de ses propositions –notamment, on l'a bien vu, sur tranchées couvertes, totales ou non, la tunnelisation »– pour une protection vraiment efficace des populations concernées ;
- la préservation de l'environnement ;
- la reconquête urbaine des espaces qui, je le rappelle, sont gelés depuis quarante ans ;
- le souci de transparence et de qualité de la concertation qui ne doit en aucun cas dresser des Éragniens contre d'autres Éragniens ;

- la demande expresse que ce nouvel épisode A104 ne se conclut pas, comme les précédents, par une absence ou par une suspension de décision.

Le pire aujourd'hui, au regard de la situation que nous vivons sur la RN184, ce serait que rien ne se fasse dans les dix ans qui viennent. Il ne faut pas le cacher. Jusqu'à ce jour, nous avons eu certaines difficultés à mobiliser l'ensemble de nos concitoyens –peu au fait de ces questions technico-politiques– qui témoignent, soit d'un désintérêt résigné, soit d'une incrédulité sur la sincérité du Débat Public et sur l'utilité de leur parole.

Si la conclusion de ce débat était un nouveau renvoi de décision, je vous le dis, ce serait terrible pour la confiance qu'ont nos concitoyens dans les procédures qui s'affirment démocratiques.

A Éragny, vous avez eu l'expression, peut-être un peu trop nombreuse, je l'ai remarqué dans les commentaires de tous les élus, nous avons la volonté de lutter pour entretenir la confiance des habitants, pour leur permettre de croire à la parole donnée, et pour leur redonner un espoir d'avenir démocratique où chacun peut prendre sa part de responsabilité et recevoir sa part de considération.

C'est pourquoi, au fil des semaines, nous maintiendrons notre intérêt pour le débat, et j'encourage tous les Éragniens à poursuivre leurs discussions. J'en ai eu un exemple samedi matin : ils ont été très nombreux à venir à la Mairie pour chercher les documents, poser des questions et se renseigner, à faire parvenir leurs questions et leurs suggestions sur le site de la Commission. Je sais que certains Éragniens étaient venus ce soir pour poser des questions et faire des suggestions, malheureusement ils ont été obligés de partir mais je pense qu'ils doivent témoigner de leur intérêt, réfléchir ensemble ou individuellement, et participer aux différentes réunions thématiques qui seront organisées à la suite de ces réunions de proximité. C'est ainsi qu'ils seront en pleine capacité de donner leur avis éclairé lors de la consultation que nous engagerons en juin.

Je viens aux précisions que vous m'avez demandées à votre tour, Monsieur le Président. Ce ne sera pas un référendum, comme cela a été dit tout à l'heure, il ne s'agira pas de répondre par oui ou par non, mais ce sera une consultation qui comportera plusieurs questions, et toutes les composantes du Conseil Municipal seront associées à la définition de ces questions. Le dépouillement et l'analyse seront publics, parce que c'est l'avis Éragniens qui doit absolument compter. Cet avis, analysé, sera présenté au Conseil Municipal et je lui demanderai de se prononcer sur cet avis, car c'est celui que je défendrai à la conclusion de Débat Public.

Voilà, Monsieur le Président, ce que je voulais apporter comme conclusion.

(Applaudissements).

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

Merci, Madame le Maire. Le Débat Public continue.

Nous avons ici un certain nombre de questions. Il y sera répondu, même si leurs auteurs n'ont pas pu entendre leurs réponses compte tenu de l'heure tardive.

Merci encore à tous.

La séance est levée à 0 heure 35.