

Intervenants au débat :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, Président
Mme Sophie ALLAIN, M. Alain MECHINEAU,

MAITRE D'OUVRAGE :

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE
M. ÉRIC DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

INTERVENANTS :

Mme Dominique GILLOT, Maire d'Éragny :	1
M. Claude LANCELLE, Eragmien :	14
M. MULLER, Eragmien :	15
M. Laurent SOUFFLET, Herblay :	15
M. Roland GROS, premier adjoint au maire d'Éragny, chargé de la Vie Urbaine et du Développement Économique :	16
M. Vincent LUCAS, spécialiste en ouvrage d'art :	21
M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184 :	21
M. VIAENE, Eragmien :	25
M. NAVARRO, Eragmien :	25
Mme VAMMERAGE, Eragmienne :	26
M. Daniel JEUFFRAULT, Eragmien :	26
M. DRANDRILLE, Eragmien :	29
M. Daniel JEHANNO :	29
M. BARLIER :	29
Mme Marie-Françoise ASTOLFI, Eragmienne :	31
M. Henri LEBLANC, représentant les Verts Île-de-France :	32
M. Jean-Pierre GEORGE, Eragmien :	35
M. Jean-Michel BOICHOT, Président CO.P.R.A. 184 :	38
Mme Michelle NICOLAS, Adjointe au Maire MAURECOURT :	43
M. Laurent LANTOINE, Herblay :	45
M. Louis HERAULT, Eragmien :	47
M. Gérard BURN, Maire Adjoint Éragny :	47
M. Denis FAIST, Maire Adjoint d'Andrésy :	48
M. David SINIGER, Eragmien :	53
M. Joël TISSIER, Maire adjoint de Maurecourt :	58
M. Philippe HUART, Herblay :	62
M. Claude d'ORNANO, ARDIES Val-d'Oise :	64
Mme RIOU, Eragmienne :	64

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

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

Bonsoir.

Je dois d'abord exprimer mes profonds regrets aux personnes qui ont été obligées de rester dehors, pour celles qui veulent rester, nous allons essayer de faire le maximum pour qu'elles aient une sonorisation convenable, qu'elles puissent se procurer tous les documents dont elles ont besoin et je rappelle qu'une autre réunion est prévue à Éragny le 24 avril, à la même heure et, normalement, sur l'ensemble des deux réunions, nous devrions avoir la place nécessaire, mais que malheureusement, il n'est pas possible de répartir facilement les personnes pour égaliser les présents entre les deux réunions.

Donc véritablement, tous nos regrets, j'espère malgré tout que nous allons avoir ce soir une réunion importante et intéressante.

La Commission Particulière du Débat Public est représentée ce soir par Sophie ALLAIN, Alain MECHINEAU et moi-même Jean BERGOUGNOUX qui suis chargé de la présider.

Nous sommes ce soir à Éragny, il est donc normal que je donne tout de suite la parole à Madame le Maire pour ouvrir cette réunion.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Après vous, je voudrais présenter mes excuses aux personnes qui n'ont pas pu entrer dans la salle, malheureusement, c'est la jauge habituelle de notre commune, c'est la salle de rencontres.

Quand la Commission Particulière du Débat Public a organisé les différentes réunions de proximité, cette salle a été choisie parce que c'est habituellement la salle de réunions publiques, il n'y a pas de réunions publiques à la salle des Calandres et la Commission du Débat Public ne connaissait pas cette salle.

Tous les documents ont été réalisés en indiquant salle Victor JARA, c'est pourquoi nous avons maintenu la réunion à cet endroit.

Il est vrai que nous nous sommes, ces derniers jours, posés la question de savoir s'il ne fallait pas ajouter un chapiteau, nous n'avons pas jugé utile de le faire pour cette réunion. Nous avons vraisemblablement eu tort, donc si le besoin se fait sentir pour le 24 avril, puisque Monsieur BERGOUGNOUX, compte tenu de la taille de la salle, vous avez accepté de faire une deuxième réunion, nous prendrons les dispositions utiles de telle sorte qu'il n'y ait pas de frustration.

Il n'y a aucune volonté de laisser des gens dehors, ma seule volonté, c'est que le maximum d'Eragniens puissent participer à ce débat, à cette discussion et j'espère que nous allons pouvoir, tout au long de la soirée aborder les questions qui vous préoccupent.

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

Madame, nous vous écoutons.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ERAGNY :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs de la Commission Particulière du Débat Public, Monsieur le Directeur Régional de l'Équipement, mes chers collègues, Mesdames et Messieurs, nous voilà dans cette réunion de proximité attendue à Éragny,

dont l'objectif est de parler de notre commune, de sa situation dans le cadre du projet de prolongement de la Francilienne,

dont l'objectif est, de la part du maître d'ouvrage, de présenter aux Eragniens l'impact du projet dans ses différentes hypothèses de réalisation,

dont l'objectif est essentiellement de donner la parole aux Eragniens, d'entendre leurs questions, leurs remarques, leurs suggestions, pour leur permettre de se forger un avis et de l'exprimer.

En tout cas, je tiens à ce que cette réunion de proximité, conduite sous votre autorité, Monsieur le Président, atteigne ces objectifs, et nous allons unir nos efforts dans ce sens.

Car les Eragniens, dans leur ensemble, sont très concernés par le projet de prolongement de la Francilienne qui est inscrit, en prévision, dans leur territoire depuis 40 ans, et qui subissent journallement les nuisances grandissantes de la RN184 qui coupe la ville en deux parties, de façon de plus en plus infranchissable au fil des jours.

→ Les Eragniens, dans leur ensemble, sont très dubitatifs sur la finalité de ce débat public : ils ont déjà vécu deux séquences similaires dont il n'est rien sorti.

- La période actuelle de réduction des moyens de l'État, de renforcement des mécontentements qui rassemblent des millions de Français dans la rue.
- Le calendrier annoncé : clôture du débat public le 6 juillet, compte rendu et bilan de la commission particulière fin juillet, puis remise des propositions de la commission nationale au Ministre, qui aura jusqu'en décembre pour faire connaître sa décision.

Avec le compte à rebours électoral qui sera alors enclenché, il ne faut pas être grand clerc pour imaginer que cette décision risque d'être reportée une nouvelle fois à plus tard !

→ Les Eragniens, dans leur ensemble, sont très inquiets sur ce qui se dit ici ou là, laissant entendre que le prolongement spécifique de la Francilienne ne serait pas opportun, mal justifié, fondé sur des hypothèses imparfaites, sinon erronées, que finalement, la situation de la RN184 ne serait pas aussi pire qu'on le dit, que son réaménagement, en supprimant quelques obstacles, déplaçant quelques feux, permettrait de fluidifier le trafic et protéger les riverains, donc suffirait à régler le problème.

Les Eragniens sont partagés sur l'appréciation du projet dans ses différents scénarios présentés par le maître d'ouvrage :

- certains pensent que si les pouvoirs publics avaient réalisé l'infrastructure il y a dix ans, aujourd'hui on serait tranquille,
- certains pensent que le bouclage doit se faire de telle ou telle manière, plutôt loin de chez eux, voire ailleurs, mais s'interrogent sur l'efficacité du délestage de la RN184,

- d'autres pensent, comme les Verts, qu'il ne faut plus de nouvelles infrastructures, qu'il faut dire non à la voiture, non aux équipements qui appellent de plus en plus de circulation, et parier sur les bienfaits des moyens de déplacements alternatifs,
- d'autres, beaucoup d'autres, peut-être tous, n'en peuvent plus des nuisances de la RN184 qui gâchent leur qualité de vie, paralysent plusieurs heures par jour la circulation locale, menacent leur sécurité, qu'ils soient automobilistes, motocyclistes, cyclistes ou piétons.

Connaissant bien ma ville et ses habitants, dont je partage le quotidien, je crois pouvoir affirmer que personne à Éragny ne pense qu'il faut laisser la RN184 dans l'état où elle est, ni qu'il soit raisonnable d'y absorber l'accroissement régulier, inéluctable des besoins de déplacements légitimes (notamment de transit régional).

Le pire pour nous serait qu'encore une fois, pour longtemps, le malaise, l'inconfort, voire la souffrance des Éragniens, soient méprisés et que rien ne se fasse.

Je vais vous expliquer pourquoi.

Éragny est une des douze communes de l'Agglomération de Cergy-Pontoise, territoire de Ville Nouvelle qui a compté 15 communes, puis 11, puis 12 aujourd'hui.

Dans le cadre de cette opération majeure d'intérêt national, Éragny est passée du statut de gros bourg de 3 500 habitants à une ville suburbaine de la grande couronne avec 17 000 habitants, donc 13 500 habitants de plus, des infrastructures adaptées, des équipements, une qualité de vie renforcée par un projet de ville porteur de lien social et de considération de tous les habitants, une réelle attractivité. L'année dernière, l'immobilier a connu une plus value de 22 %.

Depuis 40 ans, Éragny vit avec l'annonce de l'infrastructure qui nous préoccupe sur son territoire.

Depuis 40 ans, Éragny fonctionne avec la menace du tracé N1 sur son territoire qui souffre déjà de plusieurs coupures qui le balisent :

- naturellement comme l'Oise, la falaise, la route nationale historique,
- signe de modernité, comme la ligne de chemin de fer,
- ou de pénalisation, comme la RN184,
- ou encore menace, comme la réserve pour le fuseau A104 (ex A84), appelée Tracé N1.

Plusieurs de ces coupures sont incontournables, d'autres deviennent infranchissables et paralysantes.

Les liaisons transversales sont de plus en plus difficiles et nous comptons 5 carrefours particulièrement dangereux dans la traversée d'Éragny sur la RN184.

Depuis de nombreuses années, les discussions, sur le passage ou non de l'infrastructure autoroutière, alimentent des passions. Certains se plaisent à les exacerber.

En tout cas, si elles ne sont pas l'alpha et l'oméga des rapports politiques locaux, il n'en demeure pas moins que le sujet est majeur, et qu'il justifie respect, sérieux et considération mutuelle, afin d'éviter d'ajouter aux fractures géographiques et fonctionnelles, des fractures humaines, sociales et politiques.

Tous ceux qui aiment Éragny, qui habitent Éragny, qui représentent Éragny, ont vocation à en défendre la qualité de vie, de ses habitants, de tous ses habitants.

C'est mon engagement, c'est celui de mon équipe, et c'est pourquoi, Monsieur le Président, au risque d'être un peu longue, je préempte ce soir la tribune, pour témoigner, avec l'aide de mes collaborateurs aux commandes techniques, de mes collègues présents dans la salle, et des Eragniens, véritables et seuls experts de leur vie quotidienne, et tenter de décrire, à l'attention des responsables de l'équipement, la vie des Eragniens.

→ Quel que soit leur lieu de résidence, ils sont tous concernés par le fonctionnement de la RN184 et les différents tracés proposés pour le prolongement de la A104.

Je commencerai par la vie des riverains de la RN184.

Neuf quartiers d'habitation la bordent directement :

- la Papeterie,
- la Rosnière,
- les Pinsons,
- la Danne,
- les Villageoises,
- l'Ourcq,
- la Challe,
- la Pastorale,
- les Pincevents,

plus :

- une résidence de personnes âgées,
- deux écoles élémentaires : Pablo Neruda, Le Bois
- un collège,
- une crèche et bientôt une Maison de l'Enfance,
- des équipements sportifs : piscine, gymnase,

soit environ 7 000 résidents, 10 000 scolaires, plus les usagers des services publics, directement concernés tous les jours par une circulation croissante :

- sur une infrastructure inadaptée, qui ne peut plus absorber la totalité des besoins de déplacements constitués, d'un important trafic local et de courte distance, et d'une très grande part de trafic de transit, avec de nombreux poids lourds.
- sur une infrastructure mal protégée contre les pollutions de toute sorte, la moindre n'étant pas la saleté liée à un trafic captif, impatient, inattentif des espaces traversés, mais aussi le bruit : un mur antibruit a été édifié en partie, il y a 7 ans, toujours pas terminé malgré les fonds disponibles du Conseil Général et de l'Agglomération, et d'une réserve parlementaire obtenue en 2002 parce que la Direction Départementale de l'Équipement du Val-d'Oise peine à accepter la conduite d'opération et le portage des 20 % restant à charge,
- sur une infrastructure dangereuse : les liaisons inter-quartiers justifient 5 carrefours, dont aucun ne permet la traversée des piétons en une fois !
- sur une infrastructure saturée plusieurs heures par jour, dont le franchissement est paralysé au rythme d'un feu sur trois ou quatre, ce qui détériore l'efficacité commerciale du réseau de bus, pris en otage dans la circulation, ce qui développe la mauvaise humeur et l'agressivité des usagers, ce qui entraîne des stratégies d'évitement qui propagent les dysfonctionnements comme une onde de choc à travers toutes les rues adjacentes :
 - . le Boulevard de l'Ambassadeur et la Rue de la Marne,
 - . le Boulevard des Aviateurs Alliés puis les Pincevents,
 - . l'Avenue Roger Guichard puis toutes les rues du Village et les bords de l'Oise,
 - . l'Avenue Jean Jaurès,
 - . le Boulevard de la Commune de Paris,
 - . l'Avenue Charles de Gaulle puis les Bellevues et Roger Salengro.

Nous passons beaucoup de temps et d'énergie à lutter contre les itinéraires de délestage, quand nos finances nous le permettent,

- par des aménagements urbains définitifs : Rue de la Marne, Rue du Buisson Moineau, Boulevard des Aviateurs Alliés, Boulevard de la Commune de Paris, Avenue Roger Guichard, Albert Camus, Quartier de la Papeterie ou du Village,
- ou provisoires, même si c'est peu esthétique : Pincevents, Chemin Vert, Bords de l'Oise.

Ces aménagements sont de toute façon trop onéreux pour la Ville. Ils sont nécessaires à cause d'un trafic qui n'est pas du ressort de la Ville.

Ils sont généralement mal respectés, régulièrement endommagés, ce qui ajoute aux désavantages, et sont la preuve évidente d'un dysfonctionnement grave de la circulation locale, augmentée d'une grosse circulation de transit, et d'une très forte proportion de camions de haut tonnage, parfaitement illégitime, sur nos voiries communales.

Ces dysfonctionnements quotidiens ravagent nos trottoirs et nos espaces publics, défoncent nos voies secondaires et tertiaires, menacent la sécurité des piétons, notamment aux abords des établissements scolaires et des équipements publics.

Ils sont en plus une gêne majeure pour les transports en commun :

- malgré les efforts du transporteur, le rythme des bus est perturbé par les blocages de circulation et les usagers subissent des retards préjudiciables,
- la gare d'Éragny est maintenant délaissée par la SNCF à cause d'une moindre fréquentation liée aux difficultés de son accès.

Dès 2001, nous avons pris le problème à bras le corps et sollicité nos partenaires locaux : Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, Conseil Général du Val-d'Oise, Direction Départementale de l'Équipement du Val-d'Oise.

Les réponses qui ont été apportées sont : « *Ne vous inquiétez pas, tout ceci sera traité dans le cadre de l'A104* ». Oui, mais tous les documents opérationnels, prévisionnels, dont nous disposions en 2001, étaient muets sur les modalités, le calendrier, les financements de cette infrastructure.

Nous avons donc lancé, sur des fonds locaux propres, aidés par la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, des études de circulation pour trouver des solutions aux dysfonctionnements constatés, notamment en cherchant à insérer des itinéraires en site propre pour les bus. (*Roland GROS vous fera part des résultats de ces études*).

Pendant ce temps, nous enregistrons :

- une accidentologie croissante, avec forte augmentation des conséquences, notamment létales,
- une détérioration amplifiée des aménagements routiers (feux régulièrement arrachés par des camions trop gros) ou des accrochages multiples (bordures de terre-pleins descellés, panneaux, barrières tordues, glissières embouties ...).

Le 25 décembre 2003, un habitant trouve la mort tragiquement en traversant la RN184 au carrefour Mac Donald.

L'enquête n'a rien révélé des causes réelles de l'accident, mais l'homme est décédé, sa famille est éplorée, la conductrice est traumatisée, les riverains sont choqués, la colère monte.

J'interpelle le Préfet, le Directeur Départemental de l'Équipement, et enfin j'obtiens la mise en place d'un comité de réflexion sur la RN184.

Enfin, malgré le gel de la capacité à agir à cause de cette fichue incertitude sur le devenir de la A104, auquel la RN184 est liée, piloté au plus haut niveau de la Direction Départementale de l'Équipement, ce comité réussit à mettre autour de la même table :

- la Direction Départementale de l'Équipement du Val-d'Oise et celle des Yvelines,
- la Ville d'Éragny et celle de Conflans-Sainte-Honorine,

- la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise,
- le Conseil Général du Val-d'Oise.

J'y plaide, avec Roland GROS et nos collaborateurs, la nécessité d'aménager la RN184 dans la traversée d'Éragny, pour lui conférer un caractère de boulevard urbain.

On me rétorque (comme disent les journalistes) que tout aménagement concourant à prioriser et sécuriser les traversées, notamment piétonnes, réduirait la fluidité de la circulation qui est recherchée sur une nationale.

En clair, il y a conflit entre :

- la vocation de la Direction Départementale de l'Équipement de faciliter les écoulements de circulation,
- et la mission des élus de défendre les intérêts des populations qu'ils représentent,
- et nous, à Éragny, nous représentons les Éragniens dont nous défendons les conditions de vie, la sécurité et la liberté de circuler.

Finalement, des études sont commandées, pilotées par la Direction Départementale de l'Équipement, financées par le Conseil Général du Val d'Oise et la Communauté d'Agglomération de Cergy Pontoise, qui, ô surprise, confirment ce que nous décrivions avec pragmatisme.

Finalement, devant notre insistance, les « autorités » admettent qu'il faut commencer à agir pour donner à cette RN184, le caractère de boulevard urbain qu'elle doit avoir dans la traversée d'Éragny.

Avec cette orientation nouvelle, nous avons conscience de faire passer la qualité de vie et la sécurité des riverains avant l'efficacité routière de l'infrastructure qui absorbe le flot de circulation de la Francilienne.

L'année 2005 devait être celle des études de faisabilité des giratoires à l'entrée d'Éragny (Norton et Pablo Neruda).

→ L'échangeur avec la A15 ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique, des prévisions budgétaires d'accompagnement de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise, d'inscriptions budgétaires de la Région et du Département, pour leur part, nous attendions chaque année, depuis 2002, le déblocage des crédits de l'État pour le lancement de cette seule et unique opération inscrite au Contrat de Plan État/Région, dans ce faisceau de communication majeure de notre région.

Mais en vrai, que se passe-t-il ?

- un Ministre, piqué d'ambition de grands travaux, se réintéresse au projet A104,
- un Préfet, ancien Directeur des Routes (au début des années 90), arrivé dans le Val-d'Oise, se désole de voir le réseau routier au même point qu'il l'avait connu, il y a 15 ans !

- un nouveau Directeur Régional de l'Équipement, ancien de l'EPA, ancien Directeur de Cabinet d'un ancien Ministre de l'Équipement, connaissant bien le secteur, sensible aux problèmes croissants de circulation et de liaison,

se disent qu'il est temps de remettre l'ouvrage sur le métier, et en septembre 2004, il est décidé de solliciter la conduite d'un débat public d'où émergerait forcément la juste synthèse pour une proposition (acceptable par tous) de décision au Ministre ambitieux et courageux.

Rappelons-nous sa toute première décision, à peine arrivé au Gouvernement : il a annulé celle de son prédécesseur pour la réalisation d'un troisième aéroport, laborieusement envisagé pour absorber et faciliter le développement de la Région Île-de-France, mais qui contrariait la tranquillité de sa propre région.

Et la machine administrativo-juridique s'est mise en route pour constituer le dossier entre nos mains aujourd'hui,

- avec pour conséquence :
 - . le gel total de nos projets d'aménagements de la RN184, obtenus si difficilement, étudiés grâce aux financements des collectivités locales,
 - . gel hautement préjudiciable à nos efforts d'amélioration des conditions de vie de nos concitoyens,
 - . gel ô combien préjudiciable à la confiance des citoyens dans la parole de leur élus et leur capacité à la tenir,
- avec pour conséquence :
 - . la résurgence de positions antérieures, d'hostilités, d'incertitude et de comportements partisans antagonistes suivant le lieu d'où chacun parle.

Chacun, qui s'intéresse au sujet, a de bonnes raisons d'avoir un avis radicalement différent de celui qui est plus loin.

Ainsi, par exemple, après les descriptions que je viens de vous infliger, les riverains de la RN184, s'ils sont convaincus que le soulagement des voies locales en découlera, devraient se prononcer pour le bouclage de toute urgence de la Francilienne par un tracé qui éloignera réellement la circulation qui les pénalise chaque jour, et qui, si on en croit l'exposé qui va suivre, leur vole leur santé et même leur espérance de vie et celle de leurs enfants.

Mais voyons ce qui se passe plus au sud de la commune, là où le projet d'une infrastructure routière est inscrit dans les documents urbains depuis les années 60, et se lit sur les cartes par cette coulée verte, résultat du gel des espaces en attente de cette réalisation, qui devait constituer un maillon de la rocade des Villes Nouvelles, prévue pour mettre de l'ordre dans la Région Parisienne par une décision du Général De Gaulle, et une mission confiée au Préfet Delouvrier.

Alors là, c'est du n'importe quoi, du non-droit !

Une zone laissée à l'abandon depuis 40 ans :

- où les propriétaires (ou les héritiers) n'ont aucune possibilité de négocier leur bien, de l'agrandir, de le reconstruire,
- où les gens ont même parfois oublié qu'ils possèdent là-dedans une parcelle,
- où l'AFTRP, la Direction Départementale de l'Équipement ou le Conseil Général se trouvent en possession de parcelles enclavées, squattées de très longue date par des habitats de fortune, consolidés, multipliés, déplacés par des activités aussi marginales que polluantes,
- où l'aspect environnemental dégage un climat anxiogène,
- où régulièrement, les autorités locales sont interpellées par des promoteurs ou des candidats à la construction,
- où les autorités locales sont parfois violemment mises en accusation d'incapacité à faire respecter cet ordre urbain, social, environnemental, légitimement attendu dans toute cité francilienne.

Voilà, Mesdames et Messieurs de la Commission, la situation concrète vécue sur l'espace réservé depuis 40 ans pour le passage de ce qui est aujourd'hui appelé Tracé N1, tracé rouge dit aussi tracé historique ou tracé de Chanteloup, même si plusieurs trajectoires dans les Yvelines peuvent se retrouver sur ce tracé dans le Val-d'Oise.

Et quelles qu'aient été les décisions arrachées aux Ministres et Premiers Ministres successifs depuis 1993, ces terrains n'ont jamais été libérés de l'emprise pour être rendus à la gestion urbaine de proximité.

J'affirme qu'il s'agit là d'une perte de chance certaine, tant pour les propriétaires que pour la Ville et ses habitants, perte de ressource et de capacité à agir, perte de liberté dans la jouissance de son bien et des espaces publics, paupérisation du bien, dépenses indues de la collectivité publique pour sécuriser et dispenser un entretien minimum par décence et souci de protection environnementale.

Quelle que soit la décision qui sera annoncée à l'issue de ce débat,

Éragny serait en droit de réclamer des compensations.

Bien sûr, je doute, sans préjuger de leur consultation, que dans ce secteur de la Ville, le tracé N1 recueille des partisans.

En effet, de part et d'autre de ce fuseau réservé et gelé depuis 40 ans, avec les conséquences décrites précédemment, les projets urbains se sont développés, à bonne distance, fixée par les marges de recul, et accueillent de nombreuses familles heureuses de leur cadre de vie.

Ces Eragniens, plus ou moins récents, ont soit pu croire que l'inertie constatée de si longue date sur cette réalisation annoncée, valait abandon et se sont dit : « ça ne se fera jamais », soit, ils ont acheté en ignorant la réserve et la menace d'autoroute, et aujourd'hui ils sont légitimement révoltés.

De toute façon, il est impérieux que des explications claires leur soient données sur les procédures qui peuvent être mises en œuvre pour réaliser l'infrastructure à cet endroit.

Si telle était la décision, la réalisation du projet devra se faire dans les conditions optimum de respect et de protection de l'environnement et de la qualité de vie des riverains, à savoir qu'un passage en tranchée couverte serait inacceptable dès lors qu'il existe aujourd'hui des procédés de travaux sans tranchée beaucoup moins traumatisants.

Et puisqu'une traversée de la forêt de Saint-Germain est évoquée sous tunnel dans les documents, le moins serait que cette procédure soit aussi envisagée à Éragny, si tel devait être le choix du tracé.

Par contre, si la décision se portait sur un autre tracé, il faut que les terrains non retenus soient restitués et réintégrés dans le droit commun de la gestion urbaine.

Même si l'attention se porte naturellement sur le tracé rouge, largement rejeté par le passé, mais soutenu par ailleurs, nous ne négligeons pas les autres scénarios.

→ Ainsi, le tracé bleu qui épargnerait le territoire communal (même s'il est contesté par Achères, Pierrelaye et Herblay).

Quelle efficacité présente-t-il :

- pour le délestage de la RN184,
- pour l'absorption des trafics de transit, notamment de poids lourds,
- pour la restitution des voiries locales à leur fonction initiale,
- et pour l'irrigation du territoire ?

→ Ainsi, le tracé violet qui passe effectivement loin des zones d'habitat dense (sans pour autant ne traverser que des champs de betteraves, il y a quand même quelques habitants), n'est-il pas là pour égarer les discussions et agir comme un leurre ?

Personne ici ne peut croire qu'il s'agit d'un scénario qui aurait des effets sur la circulation qui nous asphyxie.

Nous ne nous attardons pas dessus.

→ Et j'en viens au tracé noir apparu récemment sur les cartes, tracé noir qui serait inéluctablement la suite logique d'une absence de décision, d'un « pas de projet ».

La RN184, qui assure déjà le maillage de la Francilienne sans y être adaptée, serait contrainte d'absorber toutes les augmentations de débit de circulation, la pression serait énorme, et j'enjoins ceux qui croiraient que ce peut être une solution du moindre mal, à considérer que la RN184 enregistre actuellement un trafic de 60 000 véhicules par jour, sans aménagements particuliers, à raison d'un accroissement naturel de 3 % par an.

Dans 20 ans, la vie sera impossible à Éragny.

Qui peut raisonnablement condamner notre Ville à ce destin ?

Le maître d'ouvrage doit nous dire ce que recouvre ce tracé noir. Quel processus peut-il être envisagé pour conserver, au même endroit, une circulation locale et une circulation

autoroutière, en garantissant la protection des riverains et le maintien des liaisons transversales ?

Je suis sûre que de nombreuses questions ce soir relayeront mon inquiétude.

Voilà, j'ai trop parlé, mais vous l'avez compris, Éragny est sinistrée, Éragny est traumatisée, Éragny souffre de cette incertitude sur son devenir.

Personne mieux que ses habitants ne peut exprimer leurs traumatismes durables, leurs exigences légitimes.

Aujourd'hui, le Ministre de l'Équipement est parti vers une autre responsabilité avec le succès que l'on constate ces dernières semaines.

L'état de la RN184 est de pire en pire :

- hier soir, 15 lampadaires étaient en panne.
- ce matin, il fallait 25 minutes pour aller de la Norton à la A15.
- les tags et les affiches envahissent toujours le mur antibruit.
- les fourmis grignotent les animaux morts sur les bas côtés.
- la sortie n° 7 (échangeur A15 / RN184) ressemble toujours à une décharge.
- les bas côtés baignent dans la boue.
- les terre-pleins centraux sont ravinés par les trains de pneus des camions.
- les bus continuent de ne pas rendre le service attendu des usagers qui ratent leur correspondance.

Combien de temps encore Éragny pourra-t-elle supporter une telle situation ?

Pourra-t-on attendre sans rien faire d'hypothétiques décisions d'un Ministre de l'Équipement, d'un Gouvernement dont chaque jour montre qu'il ne gouverne plus rien ?

Pourra-t-on attendre que des tangentielles du réseau ferré, indispensables, sortent des cartons où elles sont bien enfermées, soient étudiées, financées, réalisées ?

Ce n'est pas dans cet avenir qui nous échappe qu'il nous faut attendre les décisions susceptibles d'améliorer la qualité de vie des Éragniens.

C'est dès maintenant, qu'il nous faut considérer les responsabilités de chacun, dans le cadre de ses compétences, et je demande, au-delà du cadre de décision relatif au prolongement de la Francilienne, que les pouvoirs publics assument leur responsabilité au regard du fonctionnement déplorable de la RN184, et concrétisent les aménagements indispensables à la sécurisation du trafic sur cette voie qui continuera, je le crains de nombreuses années, à absorber toute la circulation générée dans ce fuseau.

Et fidèle aux engagements de mon équipe, présentés à la population en 2001 et en 2002, après cette réunion, après celle que vous avez acceptée de tenir le 24 avril prochain, après un dernier temps de réflexion collective partagée, comme les Éragniens savent le faire,

J'organiserai le 25 juin prochain (selon des modalités qui seront précisées dans les prochaines semaines) une consultation de tous les habitants (inscrits sur la liste électorale ou justifiant de leur résidence à Éragny).

Le dépouillement et l'analyse des réponses seront bien évidemment publics, et je proposerai, au Conseil Municipal du 30 juin prochain, une résolution qui prendra acte du résultat ressorti de cette consultation démocratique et respectueuse de tous.

Je ne doute pas de la participation nombreuse de mes concitoyens, impliqués et responsables, comme ils savent le montrer dans notre cité.

La résolution du Conseil Municipal sera l'expression forte, légitimée, de l'avis des Eragniens. Elle sera celle de l'ensemble de la municipalité.

Espérons qu'elle influencera la Commission, mais quelle que soit la solution préconisée à l'issue du débat et la décision (ou non décision) du Ministre, chacun ici sait que nous serons ensemble toujours pour défendre les intérêts de notre Ville.

Et je défie quiconque de démontrer le contraire.

(Applaudissements).

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

Merci Madame le Maire.

Je souhaite, avant que nous entrions dans le vif du sujet, vous dire quelques mots sur ce que vous êtes en droit d'attendre du Débat Public. D'abord, la Commission du Débat Public que vous avez devant vous, est intermédiaire entre le projet du Maître d'ouvrage et le public que vous constituez.

Ceci signifie que nous sommes totalement impartiaux et neutres et que nous avons trois devoirs.

Le premier c'est de faire en sorte que l'information circule aussi librement que possible. Nous nous sommes efforcés de faire le maximum en diffusant à 240 000 exemplaires quelques documents de base pour le débat. Cette diffusion a été moyennement réussie, nous sommes en train d'y remédier en mettant à disposition dans les mairies des documents complémentaires. Pour ceux qui sont ici, il n'y a pas de problème, vous trouverez à l'entrée de la salle tous les documents disponibles concernant le projet du Maître d'ouvrage, la conduite du Débat Public. Pour suivre cette réunion d'aujourd'hui, on vous a donné dès l'entrée quelques cartes qui vont vous permettre de participer utilement au débat.

Nous vous informerons non seulement sur le projet du Maître d'ouvrage mais sur ce qui se passe dans le débat, et en particulier vous trouverez sur le site Internet, et je sais qu'ici l'accès au site Internet est très répandu, le compte-rendu sommaire de chaque réunion, puis quelques jours après, le compte-rendu complet de tout ce qui a été dit, quasiment mots à mots. Ceci commence à être rodé et à bien fonctionner.

Deuxième rôle de notre commission, et c'est peut-être le plus important de tous, c'est de vous écouter au travers de réunions comme celle-ci, écouter les différents points de vue exprimés, les différents arguments qui s'échangent, de vous écouter au travers des lettres et des e-mails que vous enverrez, au travers des questions que vous poserez soit par Internet

soit par les petits papiers que l'on vous a donnés.

Nous avons déjà reçu plus d'un millier de questions ce qui explique que si je prends l'engagement que l'on répondra à toutes les questions, c'est quelque chose de très lourd et très compliqué car la plupart de ces questions s'adressent au Maître d'ouvrage et ce sont souvent des questions très précises, très pointues, mais nous devons, en tant que Commission Particulière, vérifier que le Maître d'ouvrage répond bien aux questions posées et donc il y a inévitablement des allers-retours.

Maintenant, cela commence à bien fonctionner, ce n'est pas encore miraculeux, mais sur le site, il y a déjà plus de cinquante réponses aux questions posées.

Plus d'une soixantaine d'avis ont été exprimés et retranscrits sur le site, et cela va aller en s'accroissant. Ce site est déjà une vraie réussite, puisque nous avons déjà plus de 10 000 visites, et cela va en s'accroissant, et plus de 250 000 fichiers consultés. Donc l'information et l'expression commencent réellement à circuler, et cela va aller en s'accroissant. Nous ne sommes donc pas parfaits, mais notre volonté d'information et d'écoute ne peut en aucune manière être suspectée.

Troisième mission : rendre compte. Rendre compte au Ministre qui a demandé que ce débat se tienne pour qu'il puisse prendre une décision après avoir entendu tous les avis. Là, je précise les propos tenus par Madame le Maire tout à l'heure.

Nous aurons une réunion de synthèse du débat public le 6 juillet, je vous dirai, et là il y aura de la place puisque nous serons au hall Saint-Martin et l'on pourra accueillir tout le monde, ce que nous envisagerions de mettre dans notre rapport, et vous pourrez le discuter, le compléter, pour que ce rapport reflète correctement les arguments des uns et des autres. Si bien entendu, il se dégage des éléments de consensus, et pourquoi pas dans ce long cheminement que nous entreprenons ensemble, nous les ferons émerger pour que le Ministre en ait véritablement connaissance.

Deux jours après, le débat sera clos et nous nous engagerons dans la rédaction de notre rapport, comme l'a dit Madame le Maire, je vise fin juillet et le bilan de la commission nationale suivra peu de temps après.

Autrement dit, j'espère que tout cela sera sur le bureau du Ministre très rapidement après la clôture du débat et que ce sera non pas en décembre mais plutôt en octobre que le Ministre aura à dire si oui ou non il veut donner suite au projet de prolongement, et quelle option parmi les tracés envisageables, il choisit.

Je précise tout de suite, puisque la question a été posée, qu'il y a cinq tracés, que ces tracés peuvent évidemment être combinés, ce qui offre plus de possibilités et que notamment, comme l'a indiqué tout à l'heure Madame le Maire, s'il advenait qu'il y ait des arguments forts pour prendre le tracé N1, cela ne signifierait pas automatiquement que l'on parte dans la suite du tracé rouge jusqu'au bout, jusqu'à Orgeval.

Voici donc quelques indications sur la façon dont nous travaillons aujourd'hui et dont nous allons continuer à travailler. Il me faut, pour être plus précis encore, dire que le Ministre est obligé de faire connaître sa décision dans les trois mois qui suivent la remise de notre rapport, et que s'il advenait qu'il ne fasse connaître aucune décision, cela signifierait qu'il n'y a plus de projet à vue humaine, autrement dit qu'on ne peut pas rester dans cette incertitude si nuisible qu'a souligné Madame le Maire tout à l'heure.

Voici donc quelques éléments concernant l'organisation de ce débat, je vous invite à remplir des petits papiers, si nous ne pouvons, ils seront traités en séance, si ce n'est pas possible, nous y répondrons par les voies à notre disposition, c'est-à-dire le courriel et le courrier.

Je sais qu'il y a un certain nombre d'interventions souhaitées ici sur l'organisation même de ce débat public, mais moi aussi j'ai une question à poser au maître d'ouvrage, quelquefois on dit, le maître d'ouvrage est de parti pris, c'est-à-dire que dans sa tête la décision est prise et il présente les choses de façon à ce que celles-ci soit naturellement retenues. Profitons alors d'avoir le Directeur Régional de l'Équipement parmi nous pour qu'il nous dise quelle est son attitude vis-à-vis de ce débat.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je répondrais à cette question en deux temps. Je pense que le Ministre de l'Équipement en saisissant la CNDP considérerait comme nécessaire le prolongement de la Francilienne de Méry à Orgeval. Par contre, et c'est bien le travail que nous avons fait, et que quelque part vous avez vérifié, puisque le dossier du débat public a été relu par la CPDP avant d'être publié. Ce dossier montre bien qu'il y a différents tracés possibles, et que, comme vous l'avez dit, cela peut donner à partir de là des combinaisons différentes et que même les tracés qui sont présentés peuvent être considérés comme des familles de tracés au sens où la façon dont nous avons prévu tel aménagement à tel endroit est naturellement aussi un objet de débat.

Je ne dis pas que la solution qui figure dans le dossier sur la façon de concevoir tel élément à tel endroit est strictement la seule possible et la seule bonne, il a bien fallu à un moment donné arrêter le dossier, mais en effet, il y a parti pris pour nous, il s'agit de la nécessité de ce bouclage, et donc de faire le prolongement entre Méry et Orgeval mais par contre il n'y a aucun parti pris quant au tracé à retenir.

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

Merci Monsieur le Directeur, c'est tout à fait clair comme prise de position et nous ferons le nécessaire pour que cela se concrétise tout au long du débat.

Je donne maintenant la parole à M. LANCELLE.

M. CLAUDE LANCELLE, ERAGNIEN.

J'ai une question de méthode. Comment se fait-il que dans un débat, qui est particulièrement bien organisé par ailleurs, il n'y ait pas d'accusé de réception aux questions qui sont posées par Internet, notamment avec un numéro d'ordre ? J'en ai moi-même posé début mars et je vois qu'il n'y a toujours pas de réponse, numéro d'ordre ou délai approximatif de réponse. Cela pourrait permettre de formuler et de mûrir ces réponses quand celles-ci sont fournies assez tôt.

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

Je crois que sur le fond, vous avez raison. Parmi les questions qui arrivent, il y en a de deux sortes : les questions assez générales (je ne dis pas des questions bateau), mais des questions auxquelles il est possible de répondre d'une manière un peu littéraire. Celles-là, plutôt que d'en accuser réception, nous allons les traiter le plus rapidement possible, nous répondrons, les réponses seront sur le site et celui qui l'a posée recevra une lettre lui indiquant : « *votre question a bien été enregistrée, voilà la réponse du maître d'ouvrage* ».

Il y a également des questions plus pointues pour lesquelles la réponse nécessite quelques jours, pour ces questions il y aura accusé de réception. Mais notre mécanique est en place aujourd'hui, et donc cela va marcher, mais je conçois que vous ayez pu avoir quelque impatience, et j'ai vu en effet que vous avez envoyé trois e-mails et dès le deuxième, nous aurions dû vous écrire personnellement pour vous demander d'être patient.

Je donne maintenant le micro à M. MULLER.

M. MULLER, ERAGNIEN :

Ma question concernait la distribution des documents. Lors de la réunion du 8 mars dernier, vous vous étiez engagés à ce que chaque personne concernée, notamment les riverains, soit informée par des documents mis dans les boîtes aux lettres. Sur Éragny, nous n'avons toujours rien reçu, j'aimerais savoir quel est votre engagement pour la prochaine réunion du 24 avril.

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

En effet, il semble bien que des personnes n'aient toujours rien reçu. Nous avons tiré 240 000 exemplaires de nos documents, nous les avons donnés à un distributeur qui ne nous en a pas rendu. Nous avons ensuite procédé à quelques sondages, et nous avons constaté que ce distributeur, qui travaille pour des grandes surfaces, a très bien desservi les zones d'habitations très denses et ne l'a pas très bien fait ailleurs.

Pour prendre l'exemple de Neuville-sur-Oise, la distribution n'a été faite que dans la rue principale, mais elle n'a pas été faite autour. Nous avons eu une explication sévère avec ce distributeur, mais le mal était fait.

Les personnes de cette salle trouveront à la sortie tout ce qui leur faut, et les autres pourront trouver ces renseignements dans les mairies.

Nous avons, de plus, mis en mairie des éléments très simples, un document avec une carte T qui permet de demander gratuitement à la CPDP tous les documents dont on a besoin. Nous avons mis également en place un système dit "d'abonnement", c'est-à-dire qu'il est possible de demander à la commission d'envoyer au fur et à mesure de leur parution, les différents documents élaborés tout au long du débat.

D'ici le 24, puisque c'est la date cruciale pour vous, tous ceux qui se sentent vraiment intéressés par ce débat auront toute l'information disponible entre leurs mains.

M. LAURENT SOUFFLET, HERBLAY :

Je souhaite réagir sur la distribution des documents. Nous, à Herblay, nous les avons eus, du moins ceux qui ont regardé attentivement leur courrier puisque vous n'avez qu'un distributeur qui travaille pour de nombreuses grandes surfaces et qui a noyé les documents du débat parmi les documents publicitaires qu'il distribue habituellement, ceux-ci pouvant passer directement à la poubelle.

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

J'ai, comme vous, tiré les enseignements de ces difficultés de distribution. Cette distribution très banalisée n'est pas forcément la bonne manière de procéder, cette distribution aurait été bien plus efficace en passant par l'intermédiaire des mairies.

DANS LA SALLE : Et pourquoi pas la Poste ?

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

Nous avons consulté la Poste, elle nous donnait des délais d'acheminement.....

DANS LA SALLE : C'est sérieux la Poste, ce sont des gens habilités !

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

Je n'en doute pas.

Je peux vous dire que nous avons consulté la Poste, que nous avons pris cette décision, peut-être était-elle erronée, mais peut-être que l'idée de distribuer directement dans les boîtes aux lettres, au milieu de tout le courrier qui arrive par cette voie, n'était pas la meilleure solution.

Nous nous efforçons de réparer au maximum, et je prends l'engagement que, en temps utile, tous ceux qui veulent de l'information auront cette information.

Je vous propose, sans plus attendre, d'entrer dans le vif du sujet. En effet, si nous sommes là ce soir, c'est surtout pour parler d'Éragny. La première question qui se pose, c'est évidemment celle qui a été soulevée par Madame le Maire dans son introduction, à savoir la situation actuelle de la RN184, ses encombrements, ses nuisances, ses conséquences diverses. Au-delà du constat, peut-on faire quelque chose, des aménagements ponctuels peuvent-ils aider à trouver une solution ?

Sachant que d'aménagements en aménagements ponctuels, on pourrait se retrouver dans la logique du tracé noir, c'est-à-dire une véritable infrastructure autoroutière traversant Éragny et d'autres endroits sensibles.

Et sur ce sujet, j'ai une demande d'intervention de M. Roland GROS, premier adjoint au maire d'Éragny chargé de la Vie Urbaine et du Développement Économique.

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

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, en tant que premier adjoint au maire d'Éragny chargé de la Vie Urbaine et du Développement Économique, je parlerai ici seulement de la vie urbaine, de la vie des citoyens d'Éragny, que Madame GILLOT a par ailleurs bien développée et analysée.

Est identifié, comme le problème majeur qui nous préoccupe à Éragny : faire ou ne pas faire l'A104, là est la question.

Mais la vraie question de l'A104 est celle de la requalification de la RN184. C'est là, nous semble-t-il, ce qui doit être notre principale préoccupation pour les habitants d'Éragny qui supportent depuis plus de quarante ans l'agression d'une circulation de plus en plus dense.

Je veux donc revenir sur les trois points essentiels qui animent notre action depuis mars 2001 et mars 2002.

Le premier point est celui des chiffres de circulation sur la RN184. Le trafic d'échange de transit interne, avec ses extrémités à l'extérieur, à l'intérieur, d'un côté, des deux côtés, ne

peut-on pas dire plus simplement le nombre de véhicules qui traversent la ville d'Éragny chaque jour ?

Votre chiffre de 45 000 véhicules/jour, en page 53 du dossier, en interne ou local est le chiffre de votre dossier DDE Conseil Général de décembre 2000 qui ne tient compte bien évidemment que du trafic de la RN184, seule voie qui intéresse l'État, dont il a la responsabilité, les autres voies étant de la compétence départementale, communautaire, ou communale.

Dès 2001, la CACP, Communauté d'Agglomérations qui a succédé au SAN (Syndicat d'Agglomération Nouvelle), et la commune, soucieuses de ce grand problème qui dure depuis plus de quarante ans, ont commandé une étude de circulation en 2002, qui confirme bien votre chiffre de 45 000 véhicules/jour sur la RN184 en 2000, une progression annuelle de 2 à 3 %, mais qui précise aussi et surtout les chiffres de circulation sur les rues parallèles et adjacentes à l'intérieur de la commune, véritables voies de circulation de délestage en heures de pointe, quasi continue de 7 heures à 19 heures.

La photo projetée vous montre l'état actuel en 2005, je reprends ici les références de votre dossier en le réactualisant par une progression annuelle de 2 %. Dans le texte, vous parlez à un moment de 16 % entre 2000 et 2003, soit 5,8% de l'an, peu importe, cela aboutit à seulement 50 000 véhicules/jour sur la RN184 et près de 20 000 véhicules/jour dans les voies de circulation internes à la ville, en râteau, de transit local, véritables voies de délestage de la RN184 qui traverse la ville de part en part sur plus de 2,5 km.

7 300 véhicules/jour sur l'avenue Roger Guichard, 2 400 véhicules/jour sur l'avenue des Aviateurs Alliés, 12 500 véhicules/jour sur la rue de l'Ambassadeur, 800 véhicules/jour sur la rue des Pincevents, 4 800 véhicules/jour sur la rue de la Marne, enfin 1 200 véhicules / jour sur la rue de Chemin Vert, je n'évoque pas le chemin de Halage, près de 200 véhicules / jour cheminent le long de l'Oise.

Quand Madame Gillot parle de 70 000 véhicules/jour pour la ville d'Éragny, c'est la réalité des chiffres. Pire encore, déjà en 2000, l'étude de circulation indiquait plus de 50 000 véhicules/jour du mardi au jeudi, 53 000 véhicules/jour le vendredi, jusqu'à 56 000 véhicules/jour en pointes absolues. C'est 20 à 25 millions de véhicules qui traversent chaque année la ville d'Éragny.

En conclusion sur ce premier point, ne rien faire aboutirait inexorablement en 2020, année de référence de votre document, à une circulation globale sur la commune de près de 85 000 véhicules/jour, circulation incompatible sur un territoire de 472 hectares seulement, à peine 41 hectares de bois et forêts, de forte densité urbaine, avec une population de 17 000 habitants.

La RN184 devenant alors, ou plutôt restant une bretelle de l'A104, telle qu'elle est aujourd'hui, avec deux entrées de ville non aménagées, dont l'une est celle de la CACP et du département, quatre carrefours à feux tricolores avec passages dangereux et accidentogènes, une véritable fracture coupant la ville en deux, une dégradation de plus en plus grande et rapide des voies communales départementales qui traversent la ville.

Au total, une ville sinistrée par la seule voie de circulation : la RN 184.

Offrir aux Éragniens comme seule alternative un tracé noir, la couleur n'est pas étrangère à la signification, qui aboutirait en 2020 à une circulation du double de celle d'aujourd'hui nous fait frémir. Dans votre dossier, on parle de 145 600 véhicules/jour.

Les questions essentielles que nous posons au maître d'ouvrage :

- Quid d'une voie en tranchée couverte et de la pollution qui en ressort ?

J'ai cru comprendre qu'une tranchée couverte dans la forêt de Saint-Germain entraînait une dégradation des arbres environnants.

DANS LA SALLE : Et nous ?

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

- Quid de la circulation pendant les travaux, qui vont durer près de dix ans ?
- Pourquoi ne parle-t-on jamais pour Éragny d'une tunnelisation, le seul endroit évoqué pour une telle solution est la forêt de Saint-Germain sur trois kilomètres, les sangliers, les biches, les lapins, les renards ainsi que les chasseurs des Yvelines sont-ils plus importants que les habitants du Val-d'Oise, et en particulier les Éragniens ?

(Applaudissements).

La réponse à cette question est : transformer la RN184 à Éragny en boulevard urbain sécurisé, interdit aux poids-lourds (5 à 6 000 par jour), c'est dans votre dossier.

Le deuxième point que je veux évoquer ce soir est celui du projet de 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 150 accidents entre 1995 et 2000 sur l'A15 et la RN184 (1,5 km de part et d'autre de l'échangeur) avec une concentration aux intersections à feux, ce qui en fait un des points noirs du département. Je cite : « *Il était donc indispensable fin 2001 de réaliser un aménagement afin d'améliorer les conditions de circulation et d'échange sur la RN184 et l'A15, la sécurité des déplacements et l'insertion de l'échangeur dans l'environnement* ». Vous verrez peut-être la photo de l'échangeur qui était projeté.

Le 19 septembre 2001 : présentation au bureau municipal par la DDE du dossier ficelé.

Le 20 décembre 2001 : présentation du projet au conseil municipal d'Éragny.

Début des travaux prévus : fin 2003 ; durée des travaux : 2 à 3 ans ; fin des travaux : fin 2006.

Le 28 mars 2002 : mise en place de l'enquête publique. À cette occasion, le conseil municipal ayant émis un avis favorable pour ce projet, l'assortissait de nombreuses réserves, et notamment de la prise en considération de l'ensemble des voies alternatives et de traversées de la commune, que j'ai cité tout à l'heure par leur densité de circulation.

Le réaménagement des deux carrefours d'entrée de ville, et enfin la transformation de la RN184 en boulevard urbain. Depuis 2001-2002, nous répétons inlassablement cette même question : pas de nouvelle bonne nouvelle, rien n'est fait.

Que sont devenus les 19,06 millions d'Euros financés dans le cadre du XIIe contrat de plan ?

Est-ce encore à l'ordre du jour dans le scénario catastrophe du tracé noir ?

La réponse est : transformer la RN184 à Éragny en boulevard sécurisé et interdit aux poids lourds.

Enfin, troisième point qui fait suite aux deux précédents : le réaménagement de la RN184 en boulevard urbain, pour lequel a été institué en 2002, à l'initiative de la commune, un comité de pilotage avec tous les partenaires concernés d'Éragny, de Conflans, de la communauté d'agglomération, du Conseil Général, de la DDE des Yvelines et celle du Val-d'Oise, dont les études ont été financées depuis trois ans par la DDE, le Conseil Général et la CACP, qui ont abouti le 25 novembre 2005, après 3 ans de travail des groupes de comités techniques, à un avis de l'ingénieur général de la DRE favorable à nos demandes répétées du réaménagement de la RN184 en boulevard urbain.

Faut-il le répéter encore ?

Curieusement, aucun compte-rendu ne nous est parvenu de ce dernier contact. Au contraire, le comité national de débat public a pris sa place dans sa réflexion et dans ses conclusions.

Nous avons l'impression d'avoir été baladé pendant plus de quatre ans, et pendant ce temps, le maître d'ouvrage constituait son dossier du débat public.

Nous pensons qu'il devait avoir compris que les élus de la commune étaient très attachés aux circulations douces dans la ville, c'est pour cela qu'il nous a baladés, et que les avoir baladés pendant trois ans les endormiraient. Eh bien non, nous ne sommes pas endormis

Ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous ne n'osons pas, c'est parce que nous n'osons pas que les choses sont difficiles.

Nous demandons donc aux Eragniens ce soir d'oser s'exprimer. C'est cela le sens de la démocratie participative. En tout cas, quel que soit le résultat du débat public, notre détermination est intacte. Il faut tout faire pour transformer la RN184 en boulevard urbain, interdit aux poids lourds dans la traversée d'Éragny-sur-Oise.

Je vous remercie pour votre attention.

(Applaudissements)

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

Merci. À cet instant, le maître d'ouvrage souhaitait-il intervenir puisque cette intervention comporte plusieurs questions ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Effectivement, la poursuite du débat nous permettra de répondre à un certain nombre d'éléments. Ce n'est pas la première qu'on fait cette assimilation, je voudrais essayer d'apporter une réponse technique à la différence entre tranchée couverte et tunnel.

Un aspect me dérange, à savoir prendre ceux qui ont fait ce dossier pour des imbéciles, car ils font des tunnels sous les forêts et pas dans les milieux habités.

Ce n'est pas la première fois que j'entends ce procès d'intention, et je profite de l'occasion, pour dire qu'il me fait un peu de peine. Il est facile et non fondé.

En forêt de St-Germain, un tunnel est prévu, si tant est que ce soit le tracé retenu à la fin, car l'intérêt en la matière est de préserver la forêt de St-Germain. Toute tranchée couverte...

DANS LA SALLE : Et nous ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Laissez-moi aller au bout, c'est la moindre des choses. Cela signifiera que l'on a commencé par faire une saillie dans la forêt de St-Germain. On est à rebours de l'objectif, peut-être ne faut-il pas passer par là. Mais, si l'on veut passer par là, aujourd'hui, il n'est pas question de mettre à bat la forêt de St-Germain.

Regardez de l'autre côté, avant d'en venir à Éragny !

Des études ont été faites à l'époque, pour savoir si l'on pouvait passer en tunnel sous la Seine. Vous pouvez regarder le relief, à quelle hauteur est Orgeval, la butte de Chanteloup de l'autre côté. Techniquement, il est impossible de descendre suffisamment en dessous de la Seine pour pouvoir remonter avec des pentes compatibles avec le trafic routier. C'est pour cette raison qu'on imagine un viaduc sur l'île des Migneaux, si l'on adopte ce tracé.

Ce n'est pas parce qu'on préfère les viaducs aux tunnels, mais que techniquement il n'est pas possible de faire de tunnels à cet endroit-là.

Généralement, dans le dossier tel qu'il est présenté, on a favorisé les solutions en tranchée couverte par rapport aux solutions en tunnel. Je passerai la parole à un technicien sur le sujet.

La meilleure solution est de cacher le problème pour ne plus le voir, mais ce n'est pas forcément le résoudre. Je voudrais attirer l'attention de tout le monde, et cela fait partie de mes responsabilités de Directeur Régional de l'Équipement. Cette région comporte plus de 50 km de tunnel autoroutier. Je pense que c'est une bonne solution, mais il faut en user avec modération, tout simplement car c'est aussi un facteur de risques.

Un tunnel peut se révéler un piège extraordinaire pour les automobilistes. Cela a été constaté dans d'autres tunnels, et notamment dans les tunnels alpins.

(Protestations).

Vous n'êtes pas obligés d'être d'accord, mais c'est la réalité.

A chaque fois, nous devons mesurer comment on fait en sorte de jouer effectivement à minima avec les risques et de prendre les meilleurs compromis en la matière. C'est pourquoi bien souvent, la capacité à avoir des tranchées couvertes avec des sections qui permettent à certains endroits de repasser à l'air libre sont des moyens de ne pas en venir à d'énormes tunnels, et quelque part de diminuer les risques en cas d'accidents.

Il y aura des conclusions à la fin du débat et même des solutions pourront être retenues, avec des formules qui ne sont pas dans ce dossier.

La seule chose, sur laquelle je voulais insister ce soir, quand on a fait le choix de la tranchée couverte ou du tunnel, est que cela n'a rien de définitif. Cela mérite à chaque fois que l'on réfléchisse.

Les équipes d'ingénieurs, qui ont réalisé ce dossier, y ont réfléchi. Ils n'ont pas cherché à faire de la provocation, ni à être idiots, mais ils ont réfléchi à un certain nombre de critères, qu'ils ont mesurés, et cela a abouti à ces compromis. Sont-ce les meilleurs ? Ce n'est pas du tout avéré, et je ne pense pas que l'on ait la parole révélée.

En conséquence, les conclusions peuvent être tout à fait différentes. Si elles le sont, on est tout à fait capable techniquement de les prendre en compte. Je voudrais simplement faire droit à une chose, ce dossier a été élaboré sérieusement, et c'est pourquoi je revenais sur ces éléments avant, si vous le souhaitez ou Monsieur le Président, que l'on revienne techniquement sur ces sujets de tranchée couverte et de tunnel.

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

On va y revenir en effet, car c'est une question sur laquelle il faudra s'étendre un peu, à moins que vous ne souhaitiez que l'on l'attaque immédiatement.

M. VINCENT LUCAS, SPECIALISTE EN OUVRAGE D'ART :

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Comme l'a rappelé, Monsieur le Préfet ROL-TANGUY, un tunnel n'est pas réalisable pour franchir la Seine au niveau des Migneaux. La tranchée couverte présente en fait le même résultat final qu'un tunnel, la seule différence est que la tranchée couverte est réalisée depuis la surface, alors qu'un tunnel est foré sans interférence avec la surface.

Le tunnel nécessite des installations à ses extrémités importantes, puisqu'en fait pour pouvoir sortir la terre forée et l'emmenner vers une autre destination, il faut des installations beaucoup plus longues et plus lourdes.

Si vous regardez les installations de l'A86 du côté de Rueil-Malmaison, vous verrez que les installations sont très importantes.

A la différence, il existe des moyens pour réaliser des tranchées couvertes qui diminuent au maximum la gêne qui peut être occasionnée. Par exemple, on peut terrasser quasiment en réalisant le toit, la couverture de la tranchée couverte, ce qui minimise les impacts et ce qui permet d'aller plus vite.

Il y a encore beaucoup de questions, mais je préférerais, Monsieur le Président, si vous le permettez, des questions précises plutôt que laisser mon auditoire par des généralités.

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

Sur cette alternative, tranchée couverte ou tunnel, qui souhaite parler ? Je souhaiterais qu'on reste à Éragny, sans parler de l'île des Migneaux.

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

Je me présente, je suis Victor BLOT, fondateur du CO.P.R.A. 184. Le CO.P.R.A. regroupe 17 associations de défense de l'environnement, 23 000 adhérents et sympathisants dans toute la région, 121 administrateurs élus chaque année depuis 15 ans durant nos Assemblées générales ordinaires, 11 comités de villes, pour le Val-d'oise : Pierrelaye, Herblay, Éragny, Neuville-sur-Oise, et bientôt Jouy-le-Moutier (un comité est en train de se créer), pour les Yvelines : Conflans-ste-Honorine, Maurecourt, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Orgeval.

Je voudrais déjà, Monsieur le Président, élever une très vive protestation sur la façon dont le débat public se déroule à Éragny. Je veux bien comprendre les propos de Madame le Maire, sur le fait que cette salle ne contienne pas plus de 200 places. Sur un débat public de cette importance, compte tenu déjà des difficultés d'information qui ont eu lieu, où les trois quarts des populations ne sont pas informés ou mal informés, le débat public a une importance extrême.

Depuis son ouverture, les salles sont archicomblées. Prenons l'exemple de Pierrelaye, petite ville de 7 000 habitants, il y avait plus de 800 personnes, c'est vous dire l'intérêt que les populations y apportent.

Saucissonner le débat public (200 + 200), ce n'est pas des échanges d'arguments, ni des échanges d'opinions, ni des propos échangés. Dans une salle, on se raconte des histoires et dans une autre salle de 200 personnes on s'en raconte d'autres : ce n'est pas le débat public tel qu'on l'entend dans sa cohérence.

Il aurait peut-être fallu trouver une date et les moyens d'une salle qui puisse contenir, compte tenu de l'importance de la Ville d'Éragny, 1 000 personnes. Nous élèverons une très vive protestation auprès du Président.

Monsieur GROS, très justement d'ailleurs, même si l'on a de très nombreuses divergences, et il ne faut pas le cacher, ce n'est pas une grande lune de miel entre le CO.P.R.A. et l'équipe municipale d'Éragny, mais je dois dire ce soir que les propos de Monsieur GROS, en tant que fondateur du CO.P.R.A. et aussi les Présidents et le Bureau exécutif dans la salle, nous les approuvons.

La Ville d'Éragny est une ville sinistrée. Je ne vais pas vous le développer, le Président BOICHOT le fera mieux que moi. Je n'ai pas la prétention de parler pour les habitants d'Éragny. Ils souffrent de trop pour que j'ai l'audace et le culot ce soir de détenir la science infuse.

Né à Conflans-Ste-Honorine, depuis quatre générations, riverain de la RN184 à Conflans-Ste-Honorine, les souffrances sont intolérables. On a fait de cette voie urbaine une autoroute, et il faut en connaître l'historique.

La dégradation remonte à une dizaine d'années. Elle est venue tout simplement, quand Peugeot a décidé de mettre en place sa politique des flux tendus. Une entreprise, aussi intéressante soit-elle, aussi intéressant soit son développement économique pour l'ensemble de la Région, a pris une décision particulière et elle a mis sur la RN184 2 000 camions par jour.

Cette situation s'est dégradée encore d'une façon plus spectaculaire, quand l'A16 n'a pas été raccordée comme il se devait au boulevard périphérique. Tout cela car Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, Député-Maire de Drancy, ne voulait pas que l'A16 traverse sa commune. L'A16 viendra sur la RN184 et demain sur l'A104.

La troisième dégradation remonte seulement à quelques années : encore quand Peugeot a rassemblé à Poissy l'ensemble de son tertiaire : 55 000 m² de bureaux et 3 000 emplois pas créés, mais que l'on est allé chercher ailleurs, notamment à Cergy-Pontoise.

Voilà comment la RN184 est devenue un cauchemar pour la Ville d'Éragny. Madame le Maire et l'équipe municipale ont bien raison de dire qu'il faut trouver une solution. Toute la mobilisation des Éragniens derrière l'équipe municipale est nécessaire.

Ceci étant dit, peut-on trouver un remède à la RN184 en y ajoutant une autoroute qui ramènera 150 000 véhicules supplémentaires ?

Ne rêvons pas ! Comme il n'y a pas d'argent pour financer l'A104, on fera donc appel à l'actionnariat privé, ce qui signifie qu'elle sera à péage.

Comment voulez-vous que le trafic local, pour soulager toutes les voiries, utilise l'autoroute à péage ?

Est-ce que moi, Victor BLOT, je vais aller faire des démarches administratives à St-Germain-en-Laye, Sous-préfecture, en payant 7 € ? Impossible, invraisemblable, je ne le ferai pas. Je ne suis pas un couillon !

Je voudrais prendre un autre exemple. La réunion du débat public est ouverte à tous. On ne doit pas s'étonner à Éragny qu'il y ait des habitants d'Herblay ou de Maurecourt. S'ils n'ont pas pu assister à celle dans leur localité, ils viennent à une autre réunion, donc il n'y a pas de tri sélectif aux entrées.

Cela a été bien souligné à Pierrelaye. L'A15 a été réalisée à une certaine époque pour soulager la RN14. A Pierrelaye, ils ne ressentent pas tout à fait les mêmes souffrances, mais ils subissent celles de la RN184.

Dès qu'il y a le moindre problème sur l'A15, c'est la RN14 qui prend, et les habitants de Pierrelaye n'en peuvent plus. Un collectif s'est créé pour essayer de trouver une solution.

Méfions-nous des solutions trouvées ainsi à l'emporte-pièce.

J'ai été choqué, Madame le Maire, quand j'ai vu passé en boucle sur l'écran pendant toute votre intervention le Bois Méresse comme un dépotoir. Comme par hasard, le Bois Méresse, c'est le passage de l'A104. Je pense que ce sont des maladresses.

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

Vous avez raison.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

C'est la conséquence du gel des terrains depuis 40 ans, ce n'est pas une discrimination sur ces terrains. C'était la démonstration que depuis 40 ans, cette ville souffre d'une absence de décisions, faisant que les terrains sont complètement abandonnés, que la puissance publique n'a pas compétence, ni autorité, ni moyens d'intervenir. Les gens qui sont propriétaires de ces terrains ne le savent même plus maintenant, et personne ne les entretient. Voilà ce que signifiait cette démonstration, ce n'était pas du tout une stigmatisation.

DANS LA SALLE : Des autorisations ont été données aux gens du voyage !

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Ils ne sont pas sur le tracé.

DANS LA SALLE : Allez-y voir !

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

Madame le Maire, dont acte.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Merci de ne pas mettre d'huile sur le feu, on a suffisamment de problèmes.

(Huées).

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

Le drame de cette A104, que l'on nous présente comme le bouclage de la Francilienne, c'est de l'attrape-nigaud. On ne boucle rien avec l'A104, on arrive à Orgeval sur le plus grand échangeur d'Europe (55 ha, 4 fois Rocquencourt), qui va polluer toute la ville d'Orgeval, et qui va l'engorger comme l'est Éragny, pour finir à boucler la Francilienne sur une A13, le carrefour de Rocquencourt et l'A12 qui n'en peut plus, et qui recevra le 2^{ème} tunnel de l'A86. Quelle est cette plaisanterie ?

Dans l'Est de l'Île-de-France, la question a été posée à une autre réunion. Nous avons l'exemple en grandeur nature dans la région de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, avec la combinaison de l'A4 et l'A104 : cela ne fonctionne pas, c'est une catastrophe !

Les élus ne savent plus comment s'en sortir. Le Maire de Nogent-sur-Marne vient de prendre un arrêté municipal pour empêcher les voitures de s'échapper de l'asphyxie sur la voirie locale, en limitant la traversée à 30 km/h ; ce qui est impossible.

La question est posée, vous avez l'exemple dans l'Est de l'Île-de-France, pourquoi voulez-vous le reproduire dans l'Ouest ?

Je voudrais parler de la Ville nouvelle de Cergy-Pontoise, car elle nous crée d'énormes problèmes, en revendiquant haut et fort l'A104 pour régler ses propres problèmes.

La Ville nouvelle de Cergy-Pontoise qui a 170 000 habitants n'a pas traité trois fonctions essentielles :

- Les ordures ménagères.
C'est traité depuis, mais 20 ans après !
- Le traitement des eaux usées.
Elles étaient rejetées directement dans l'Oise.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Mais non !

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

Madame, j'ai le droit de m'exprimer, je vous ai écouté pendant trois quarts d'heure en silence.

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

Allez-y Monsieur BLOT, concluez !

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

- La ville nouvelle n'a pas traité de rocade,

Elle est desservie par deux boulevards en croix, le boulevard de l'Oise et le boulevard de l'Hautil. Évidemment, cela ne fonctionne pas. Aujourd'hui, ils réclament à cor et à cri l'A104 qui va servir de rocade à la ville nouvelle.

Comme Gabriel LAINE réclame à cor et à cri la réalisation de l'A104, car la V88 qui va desservir Vauréal et Jouy-le-Moutier va venir sur l'A104.

Donc, il leur faut l'A104, car les élus font leur marché avec.

(Applaudissements).

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

Après cette intervention, je voudrais revenir à des choses plus concrètes. On a identifié à Éragny un problème très clair, celui de la RN184.

Sur ce point, Monsieur GROS est intervenu très clairement, après Madame le Maire. Je constate qu'il n'y a pas de divergence essentielle sur le fait que la situation ne peut pas aller en s'améliorant, si cela continue ainsi. Ou alors il faudra que le Maître d'ouvrage nous explique comment le tracé noir, dans cette partie, c'est-à-dire en fait l'utilisation de la RN184 comme autoroute en quelque sorte peut la rendre à du trafic local. Cela me paraît difficilement compatible. Donc, manifestement, il faut chercher une solution.

Je souhaiterais entendre encore quelques habitants d'Éragny à ce sujet.

M. VIAENE, ERAGNIEN :

Habitant près de la RN184, un mur antibruit a été construit il y a quelques années. Il amortissait légèrement les nuisances sonores. Aujourd'hui, compte tenu du flux de circulation, les nuisances sont redevenues comme avant. Un revêtement de sol avait été fait aussi.

De jour comme de nuit, on est obligés de fermer les fenêtres pour ne pas trop entendre le bruit. Sortir de notre propriété, selon les jours, est de plus en plus difficile, car les rues sont chargées.

Je voulais savoir ce que cela allait amener sur notre secteur.

M. NAVARRO, ERAGNIEN :

J'habite à la Danne et je suis aussi tributaire de la RN184. Le matin, c'est désastreux pour rejoindre l'autoroute. Il y a de plus en plus de circulation, même sur la rue de l'Orméto qui descend vers le cimetière et sur Cergy.

Avec la loi sur la décentralisation, les routes nationales vont passer départementales. Si tel est le cas, l'entretien sera à la charge du département, comment le financera-t-on ?

Si cette voie devient une départementale, comment faire une autoroute ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

La décentralisation a fait qu'une part importante du réseau routier national a été transféré aux départements par la loi 2004, mais pas la RN184 qui est restée une route nationale. Son entretien est géré par les crédits d'État. Si vous êtes un contribuable départemental, vous êtes aussi un contribuable national.

MME VAMMERAGE, ERAGNIENNE :

Je voulais juste apporter un témoignage. Je travaille à la Mairie Place Louis Don Marino et je vois donc tous les jours ce qui se passe.

Je constate des passages fréquents de poids lourds qui, pour éviter les embouteillages de la RN184, viennent jusqu'au rond-point devant la Mairie. Plusieurs camions se trouvent bloqués au rond-point, obligeant la police municipale à intervenir pour sécuriser la circulation et aider les camions à se débloquer.

La semaine dernière, un camion a arraché un panneau publicitaire, ce qui peut être dangereux pour tout le monde, y compris pour les piétons.

Le pont de la voie ferrée boulevard des Aviateurs Alliés est régulièrement endommagé par les poids lourds qui tentent de rejoindre la RN184, bien que le passage du pont soit limité à 3,3 mètres. Il faut appeler la police municipale et la police nationale qui interviennent pour réguler la circulation et faire enlever les débris.

Ces incidents engendrent des embouteillages considérables qui vont du boulevard des Aviateurs alliés jusqu'aux feux de la RN184, et de l'avenue Guichard jusqu'au rond-point Charles de Gaulle.

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

Merci pour ce témoignage. D'autres personnes ont demandé la parole, par exemple Monsieur Daniel JEUFFRAULT.

M. DANIEL JEUFFRAULT, ERAGNIEN :

Je pense que je vais étonner beaucoup de personnes. La RN184 bloque, et je me suis penché pendant une semaine sur la RN184. Je peux vous dire que c'est désastreux.

J'ai déposé un dossier pour la réunion du 30 mai, avec un film de 66 secondes, et trois minutes d'intervention pour vous démontrer que la RN184 peut être fluide. J'y tiens énormément.

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

Vous aurez l'autorisation, bien évidemment. Vous ne nous en dites pas plus maintenant ?

M. DANIEL JEUFFRAULT, ERAGNIEN :

Non, car il y aurait un contrecoup, qui ne refléterait plus ce que je vais présenter. Donc, je préfère m'abstenir et prouver le 30 mai que la RN184 peut être fluide.

Hier, toute la journée, j'ai pris un sonomètre et je me suis promené. Je suis allé notamment dans le secteur évoqué précédemment avec le mur antibruit. J'ai effectué plusieurs relevés de bruit, et je ne suis pas d'accord avec les éléments du dépliant. Je ne comprends pas les sigles. J'ai effectué un relevé à 75 décibels.

Comment avez-vous pu comptabiliser les véhicules dans la ville ?

Sur la RN184, je comprends que l'on puisse comptabiliser, mais dans la ville je n'ai jamais vu de capteurs. Je voudrais savoir comment vous avez pu chiffrer les voitures à Éragny.

On donne des chiffres, mais je voudrais pouvoir les comparer, les vérifier et éventuellement les contester.

Une question à Madame le Maire. J'ai assisté à la réunion d'Achères, et Monsieur OUTREMAN, Maire de cette commune, a énoncé les problèmes qu'il a rencontrés avec les Achérois : transformateur, terre polluée, inondation, restriction de construction, et éventuellement le doute d'une future autoroute. Je suis surpris par cette volonté de résistance et de ténacité à vouloir le bien-être de sa population, et vraiment le Maire est motivé.

Madame GILLOT, Maire d'Éragny a fait beaucoup pour nous, et il faut le reconnaître : associations, rapprochement de pays, bien-être des anciens, associations des jeunes, complexes sportifs, aires de jeux, PIE (Point d'Information Emploi), carrefours fleuris...

Madame, Merci, les Éragniens sont heureux d'être dans leur ville, et je vous le dis sincèrement.

Évidemment, il y a un « mais », mais il faut reconnaître que la vie y est agréable. Pour l'instant, on n'a pas à se plaindre, notre ville est sympathique.

Derrière tous ces bienfaits, on trouve un gros nuage noir. Vous nous lâchez ! Pourquoi devant toutes les difficultés, vous n'êtes pas là ?

Les autres Maires sont avec leurs citoyens, vous vous n'êtes plus là. Les autres Maires rencontrent les mêmes problèmes, et pourtant vous êtes la seule parmi 11 communes à bouder et à faire volte-face.

Maintenant, sans tourner autour de la question : « oui » ou « non » êtes-vous pour un projet d'autoroute passant par la zone urbanisée ?

J'ouvre une parenthèse, car Madame le Maire nous demande si l'on est accord ou non, mais je voudrais avoir son avis aussi.

(Applaudissements).

Je demande si « oui » ou « non », elle est pour une autoroute passant en zone urbanisée ?

Madame, à Éragny, vous ne serez pas éternelle. Ne nous laissez pas dans un triangle routier A15, RN184 et A104. Faites en sorte que nous ayons un bon souvenir de votre passage.

Merci de votre réponse : « oui » ou « non » ?

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

Merci Monsieur. Nous attendrons avec impatience le 30 mai évidemment pour savoir s'il y a un remède à la situation de la RN184.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Monsieur JEUFFRAULT, je vous remercie d'attester qu'un certain nombre de choses agréables sont réalisées pour les Eragniens.

Simplement, vous voulez savoir ce que je pense, mais cela n'a pas d'importance.

DANS LA SALLE : Si !

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Pas du tout. Quand nous sommes présentés aux élections municipales en 2001, nous avons un accord de l'équipe municipale qui était écrit dans le programme municipal. En 2001, aucun calendrier, aucun financement, aucune modalité d'émergence du projet d'autoroute n'existaient. Si ce projet revenait à l'ordre du jour, toute l'équipe municipale s'engageait à relancer.

DANS LA SALLE : Oui ou non ?

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Enfin, je ne répondrai ni « oui », ni « non », Monsieur.

DANS LA SALLE : On vous a demandé « oui » ou « non » ?

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

J'ai envie de vous dire autre chose, Monsieur, voyez-vous !

De nombreuses personnes réclament la démocratie participative, d'être consultées, de donner leur avis. A Éragny, nous avons pris l'engagement de suivre votre avis. Est-ce aussi difficile que cela de nous le donner pour que nous puissions après en délibérer en Conseil Municipal et porter la décision des Eragniens ? Si ce n'est pas de la démocratie participative, Monsieur, dites-moi ce que c'est ?

Je m'engage à ne défendre que la position qui sortira des urnes à Éragny-sur-Oise.

DANS LA SALLE : Vous vous désistez !

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Pas du tout, c'est vous qui ne voulez pas être respectueux de la démocratie.

DANS LA SALLE : On s'en moque.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Vous me posez des questions et vous vous moquez de ma réponse, mais vous êtes parfaitement incorrect.

Consultation des Eragniens : les Eragniens sont majeurs et ils seront souverains dans cette question. Je vois qu'il y en a un certain nombre dans cette salle que cela dérange.

Je suis une Eragnienne parmi les autres, et ma responsabilité consiste à organiser la représentation des Eragniens. Ils le diront dans les urnes, et le dépouillement sera public.

DANS LA SALLE : Quelle est votre position ?

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Monsieur, je n'ai pas à vous répondre. Je suis une Eragnienne parmi les autres, mon avis ne compte pas plus que le vôtre, pas plus que celui de Madame, pas plus que celui de Monsieur.

M. DRANDRILLE, ERAGNIEN :

Madame le Maire, vous n'êtes pas une Eragnienne comme tout le monde. Vous occupez un pouvoir, c'est tout à fait légitime et j'approuve votre position, le Conseil Municipal prendra la position majoritaire qui sortira des urnes, mais vous avez à nous éclairer sur votre position. Sinon, vous êtes dans une maîtrise d'une information que vous ne donnez pas, et cela peut apparaître comme manipulateur. Votre éthique est de nous donner votre pensée, je regrette !

M. DANIEL JEHANNO :

Madame le Maire est très attachée à la démocratie dit-elle, je voulais donner un simple exemple de cet attachement, qui a consisté, il y a quelque temps, quand je lui faisais une observation à la suite des résultats d'une élection, à me répondre : « Monsieur, vous m'... ! ».

Il est évident que certaines choses doivent la gêner. Je maintiendrai mon propos ici, pour le reste, j'aurais peut-être l'occasion d'y revenir.

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

Il ne faut pas laisser le débat dériver de cette façon. Monsieur, vous êtes le dernier à avoir la parole sur ce sujet et ensuite je conclurai.

M. BARLIER :

Le Maître d'ouvrage dans le document qui a été distribué annonce d'ores et déjà qu'il ne prendra pas d'initiative sur le choix du tracé.

La municipalité d'Éragny nous a dit tout à l'heure, c'est une prise de position claire, qu'elle n'accepte pas le tracé violet. Que reste t-il ? Uniquement des tracés urbains, le tracé noir étant le tracé horrible qui nous menace et qui nous amènera à accepter, puisqu'on ferme le choix, soit le tracé historique rouge, soit le bricolage du rouge qu'est le tracé vert. Je dis que c'est un faux débat.

Le véritable problème, et ce n'est pas seulement le problème de l'A14, c'est le problème de toute la pollution sur Éragny. L'Oise est à l'heure actuelle en voie d'être draguée pour des barges de 4 000 tonnes qui doivent y amener un trafic comparable au trafic rhénan, avec tout ce que cela suppose comme pollution.

Par ailleurs, à la pollution de la RN184 se rajoute pendant 20 % de l'année la pollution des avions.

Il est clair que la seule solution c'est que nos décideurs qui passent leur temps, quel que soit leur bord politique à nous dire que nous devons être flexibles et évoluer, découvrent après 40 ans que les benzènes sont cancérigènes.

Alors, vouloir nous imposer, alors que les études d'Airparif sur le périphérique ont montré que la zone de pollution était de plusieurs centaines de mètres, que le tracé rouge ou le bricolage vert qui nous est proposé va nous amener un trafic comparable de 100 à 120 000 véhicules/jour, sous les vents dominants d'Ouest, soit 200 jours par an, et qu'en supplément, nous allons avoir ce trafic quasi-Rhénan sans avoir la largeur de ce fleuve, vous imaginez quelle va être la vie des Éragniens.

Comment parler d'une politique de la ville ? Ceux qui en ont les moyens vont partir. Nous sommes, sur les documents, avec St-Ouen-l'Aumône, qualifiés de zones industrielles. Ce n'est pas déshonorant, mais on trouve à côté, le Vexin ou St-Germain-en-Laye, qui sont qualifiées de zones résidentielles. Reprenez les textes, le choix est fait, à partir de là, on pourra toujours parler de mixité sociale, ceux qui le peuvent s'en iront, et vous savez que beaucoup d'entre nous sont en train d'y penser.

Non à la transformation de la RN184 en autoroute, et non à l'enfermement du débat sur le tracé rouge et sur le tracé vert.

(Applaudissements).

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

Je suis heureux que l'on revienne vraiment au fond du sujet.

Toujours sur le sujet de la RN184, plusieurs personnes ont demandé la parole.

M. LANCELLE, ÉRAGNIEN :

Mon souci, c'est d'enfoncer le clou sur le tracé noir et de contribuer à sa critique. J'aimerais bien avoir une réponse du Maître d'ouvrage sur les points suivants :

Les rétablissements de la circulation transversale et les échangeurs prévus à hauteur d'Éragny, ne me paraissent pas très cohérents avec une desserte correcte de la ville, dans la mesure où le seul axe transverse qui est dénivélé par rapport à la voie ferrée (boulevard des Aviateurs alliés) n'est pas doté d'un échangeur.

Ainsi, on accroît la coupure entre le village et le quartier nouveau, car il n'y a plus qu'un accès à travers un passage à niveau, non aménageable par la SNCF.

Par ailleurs, on enclave la gare d'Éragny Neuville, qui est un débouché pour les transports en commun.

Dans l'état actuel du projet, ce plan de rétablissement de transverses est assez mal ficelé.

Toujours pour le tracé noir, je ne comprends pas très bien comment on pourrait vivre pendant les deux à trois ans de chantier. Il faudrait peut-être partir pour revenir plus tard !

Dernier point : pourquoi n'a-t-on pas envisagé une couverture totale ? Est-ce pour en faire un scénario repoussoir, un peu plus dégoûtant encore ! J'aimerais bien avoir une réponse.

Accessoirement, l'histoire des vents d'Ouest ne tient pas la route. L'infrastructure nouvelle (rouge) est au sud. A partir de cela, comment peut-on trouver des vents d'Ouest sur le village ?

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

Le Maître d'ouvrage a des questions précises sur l'hypothèse noire, qui bien évidemment est très critiquée ici.

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

Tous les carrefours, qui intéressent Éragny, seront dénivelés et ils pourront être traversés. La RN184 reconfigurée passera en dessous les voiries transverses Est-Ouest d'Éragny, ce qui permettra notamment de rétablir des traversées piétonnes ou cyclistes.

Il est très difficile d'implanter un échangeur sur le Boulevard des Aviateurs alliés. Donc, cela n'a pas été prévu. Par contre, il y a un échange sur la rue de l'Ambassadeur, et 3 échanges au-dessus.

Sur la RN184, nous n'avons pas cherché à rétablir la totalité des échanges. C'est également un mode de dispersion du trafic sur la RN184 vers les voiries locales.

La couverture totale possible n'a pas été envisagée. Par contre, si le tracé noir voyait le jour, la totalité des écrans acoustiques serait refaite pour revenir à une norme de 60 décibels. Ce n'est absolument pas le bruit perçu actuellement, qui est nettement plus important.

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

On y reviendra tout à l'heure, car ce tracé noir peut dans une certaine mesure poser des problèmes similaires à ceux qui se poseraient si l'on ne trouvait pas de solutions alternatives, et il faudra sans doute y revenir.

Madame MORLON a demandé à intervenir, et si elle revient, nous lui donnerons la parole !

MME MARIE-FRANÇOISE ASTOLFI, ERAGNIENNE :

Je suis Eragtienne depuis 28 ans. J'habite dans le quartier de la Rognière, donc à proximité de la RN184. Même si mon appartement ne donne pas directement sur la RN184, cette route est extrêmement dangereuse, notamment au carrefour des Pinçons, avec le « Mac Donald ».

Il y a une dizaine d'années, personne ne traversait ici. Avec la construction du Mac Donald, une bonne partie des Eragtiens de l'autre côté de la nationale viennent au Mac Donald ou à la gare, et traversent. D'ailleurs, on constate de très nombreux accidents, des accidents corporels graves.

Je suis toujours effarée quand je vois des familles traverser cette nationale. Ce tracé noir m'affole encore un peu plus. Je ne suis pas gênée directement par le bruit, mais par des nuisances atmosphériques. C'est la dangerosité de cette nationale qui me préoccupe, et il faut faire quelque chose.

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

Le problème de la RN184 a été bien posé dans cette salle. Que peut-on faire ? Des gens disent, tout compte fait un prolongement autoroutier, quel que soit son tracé n'est pas nécessairement la bonne solution. Il faut plutôt penser et essayer de trouver une modération du trafic, et ne pas faire des extrapolations un peu rapides des taux de croissance constatés dans le passé.

M. HENRI LEBLANC, REPRESENTANT LES VERTS ÎLE-DE-FRANCE :

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

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

Nous réfutons toute argumentation posant comme principe l'augmentation inéluctable du trafic routier. Ce serait en totale contradiction avec les engagements pris par le pays quand il a adopté la charte de l'environnement et par la région d'Île-de-France qui s'est déclarée écorégion notamment en matière de santé publique, de sécurité, de respect de l'environnement et de diminution des émissions de gaz à effet de serre, la part transport représente près d'un tiers du total, et de croissance nécessaire de la consommation de l'énergie fossile, et en particulier celle du pétrole.

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

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

Sur le plan local, les actions prioritaires sont :

- Aménager la RN184 dans une optique de trafic en diminution de manière à supprimer les nuisances et améliorer la sécurité pour les riverains.

A cet égard, le projet de transformation en boulevard urbain semble être un objectif à ne pas lâcher pour un projet routier qui ne naîtra que dans 15 ou 20 ans.

- Augmenter l'offre et la diversité des transports collectifs, les trains et les bus, et diminuer les tarifs d'accès avec la gratuité pour les chômeurs.
- Favoriser les modes de circulation douce, vélo et marche à pied pour les trajets de proximité et pour les trajets permettant de drainer les habitants vers les gares, pistes cyclables, parkings à vélos sécurisés.
- Développer pour les marchandises l'intermodalité, rail, voie d'eau, route.

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

1. Ce n'est certainement pas en ajoutant de nouvelles autoroutes que l'on diminuera le trafic local, bien au contraire. L'A104 ne servirait donc qu'à générer de nouvelles nuisances sans résoudre les problèmes actuels, en particulier ceux de la RN184.
2. Répondre aux besoins de déplacement dans la couronne parisienne, c'est d'abord améliorer le réseau de transports en commun. Par exemple, en réhabilitant la grande ceinture ferroviaire.
3. Diminuer le risque moyen d'accident individuel ne fait pas décroître le nombre d'accidents, au total quand on encourage par ailleurs une forte augmentation du trafic global. A l'arrivée, vous avez plus d'accidents, notamment si la circulation des poids lourds continue à augmenter.
4. Seuls le ferroutage, le fret ferroviaire et le transport fluvial pourront satisfaire les intérêts économiques de la région dans un contexte de forte augmentation des prix des énergies fossiles. Qui imagine que dans 15 ou 20 ans, nous ayons les mêmes comportements de déplacements, et que les entreprises aient les mêmes habitudes et les mêmes comportements en matière de déplacement avec un prix du pétrole qui ne va pas cesser d'augmenter.

Ce que l'on constatera donc, si l'autoroute est réalisée, c'est bien la confiscation par la route du budget transport au détriment des véritables priorités (cela représente 1 à 2 milliards d'Euros pour l'instant), des encombrements supplémentaires, une intensification inadmissible du trafic poids lourd, de nouvelles nuisances sonores, des pollutions supplémentaires portant des atteintes graves à la santé publique, des dégradations majeures de l'environnement naturel local et enfin un accroissement irresponsable des émissions de gaz à effet de serre.

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

Merci

(Applaudissements).

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

Le Maître d'ouvrage a-t-il des commentaires à faire ? Est-ce que dans ses perspectives de développement du trafic routier, il a véritablement tenu compte des possibilités alternatives ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Certains points de principes sont en application et pas seulement du côté du Maître d'ouvrage. En finir avec la logique du « tout autoroutier », privilégier les modes doux, à l'échelle de l'Île-de-France, c'est ce qu'a avancé le Plan de Déplacement Urbain.

C'est bien la Direction Régionale de l'Équipement qui a élaboré ce Plan de Déplacement Urbain, qui a été soumis à enquête publique et qui est devenu force de loi en Île-de-France en 2000.

Sur le contrat de plan, qui est en cours d'exécution et qui se termine à la fin de l'année, en moyenne, à chaque fois que 1 ¢ a été consacré à la route (dont la moitié a été consacrée à des couvertures d'autoroute ou à des protections phoniques), 2 ¢ ont été consacrés au transport collectif.

J'ai tendance à penser que la même logique faisant que l'on a eu tort de pratiquer « le tout autoroutier » devrait nous conduire aujourd'hui à ne pas pratiquer le « non autoroutier », et je n'ai pas de scrupule à le dire.

Confrontés à un certain nombre de problèmes d'infrastructure en ville, comme c'est le cas ici, et spécialement à Éragny, soit nous savons trouver des solutions alternatives, et cela passe aussi par l'autoroutier, soit nous vivons des pollutions et des blocages toujours plus importants.

Des choses sont en cours sur les transports de marchandises. Tout à l'heure, une allusion au fluvial a été faite. Avec la réalisation d'un canal comme Seine-Nord, et ne vous inquiétez pas : l'Oise ne deviendra pas le Rhin, on ne va pas au contraire de la géographie et de l'histoire !

Effectivement, on donnera d'autres capacités au transport fluvial en reliant le réseau de la Seine à celui de Belgique, de Hollande et donc d'Allemagne, sans que cela devienne le Rhin. Cela permettra d'évacuer des marchandises par un mode doux, qui est le fluvial. On en a la conséquence d'ailleurs très concrète en termes de développement économique, avec l'établissement à Achères d'un grand port francilien au confluent de la Seine et de l'Oise, justement à cause de la réalisation de Seine-Nord, et de l'opportunité de la fin de l'épandage.

De la même manière en matière de ferroviaire, des possibilités nouvelles s'offrent. La Direction Régionale de l'Équipement dans ce débat public, quelles que soient les communes, est là pour présenter ce projet autoroutier.

Je tiens à rappeler, et je l'ai déjà fait ailleurs, que les ingénieurs de la Direction Régionale de l'Équipement ne travaillent pas que sur ces projets autoroutiers, mais aussi à créer concrètement les perspectives d'un report modal.

Je vais vous redonner un exemple. Nous avons travaillé pour un chargeur (Monoprix) pour faire en sorte qu'entre ses plates-formes de Seine-et-Marne où il fait arriver l'ensemble des marchandises avant de les redistribuer dans les magasins, il utilise le train au lieu d'utiliser le camion.

Des études ont été faites pour Monoprix en accord avec la Ville de Paris et le Conseil Régional. Monoprix a décidé à partir de l'année prochaine de passer ses milliers de camions qui étaient entre la Seine-et-Marne et Paris sur le train. C'est un petit exemple.

On est hélas à petite échelle par rapport au problème que l'on traite aujourd'hui, mais c'est en faisant des petits exemples que concrètement tous les jours on peut gagner ce report modal qui est effectivement essentiel à la tenue des objectifs de Kyoto.

La communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise souhaite continuer à se développer, car elle a une population jeune, et en conséquence, il lui faut pouvoir loger les gens qui sont aujourd'hui à Cergy-Pontoise et qui ont le droit d'y rester. Ils ont eu le droit aussi d'y trouver un emploi. Ce développement n'est pas possible si l'on rend l'agglomération de Cergy-Pontoise inaccessible. J'aurais utilisé les mêmes termes, si j'avais été ailleurs.

Justement pouvoir permettre de transformer en boulevard urbain, diminuer de façon très significative la circulation sur la RN184, redonner à tout cela une image urbaine, mais pas une image d'autoroute, cela passe forcément par le fait de se donner de la capacité routière ailleurs que sur la RN184. C'est pourquoi il y a ce débat aujourd'hui, pour trouver le moyen de prolonger la Francilienne.

Je ne sais pas si ces études de trafics sont parfaites, je ne le crois pas. Je pense qu'en même temps, il n'est pas possible de soutenir correctement avec le développement souhaité, qui semble être un « développement durable ». C'est bien que ce soit les agglomérations existantes qui portent le développement nécessaire, que l'on ne s'étale par partout, et qu'on protège par ailleurs les zones sans construction.

Si l'on souhaite ce développement, qui est la bonne forme de développement durable, il faut s'en donner les moyens, c'est-à-dire les moyens de l'accessibilité.

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

Y a-t-il des commentaires aux propos tenus ?

M. JEAN-PIERRE GEORGE, ERAGNIEN :

J'ai une précision à demander au sujet de l'estimation du trafic sur la RN184 à l'horizon de 2020. Aujourd'hui, c'est 50 000 véhicules par jour ; si l'on ne fait rien, ce sera 85 000. Si l'on fait quelque chose, ce sera combien ?

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

Cela nous amène à poser la question suivante : différentes solutions sont envisageables qui conduisent à une réduction du trafic de la RN184, peut-être pas nécessairement par rapport à la situation actuelle, mais par rapport à ce qui se passerait si l'on ne faisait rien.

Monsieur DEBARLE, pouvez-vous nous donner quelques chiffres ?

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

Cela dépendra des tronçons de la RN184. Au droit de la ZAC des Bellevues, le tracé noir augmenterait le trafic d'environ 35 000 véhicules, le tracé vert le délésterait d'environ 15 000 véhicules, les tracés bleu et rouge le délésteraient de 10 000 véhicules, le tracé violet n'a pratiquement pas d'influence sur le secteur.

Concernant la traversée résidentielle d'Éragny, sur le tracé noir, on aurait une augmentation d'environ 30 000 véhicules, le tracé vert délésterait la RN184 actuelle de 18 000 véhicules, le rouge de 16 000 et le bleu de 14 000.

Également dans la traversée de Conflans, il y aurait une charge de trafic par les tracés noir, vert et violet. Par contre, c'est délesté par le bleu et par le rouge.

Ce sont des chiffres que nous prévoyons sans avoir cherché à réduire de manière particulière le trafic sur la RN184, c'est-à-dire en gardant une libre circulation sur la RN184, si le prolongement neuf était fait, un des premiers intérêts consiste à réfléchir à la reconfiguration de la RN184 actuelle, d'y mettre un certain nombre d'aménagements et de reconquérir l'espace pour le donner aux piétons, aux cyclistes ou aux bus, et par la même réduire la circulation.

Aujourd'hui, tous les réglages de feux effectués ont toujours cherché à donner la priorité à la circulation sur la RN184. A ce moment-là, on pourrait donner la priorité aux voiries locales d'Éragny.

M. JEAN-PIERRE GEORGE, ERAGNIEN :

Ce n'est pas tout à fait la réponse que j'attendais, je demandais l'estimation du nombre de véhicules par jour en 2020. C'est pour savoir s'il serait comparable à celui d'aujourd'hui.

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

Il faut préciser le trafic de référence, si l'on ne fait rien.

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

Le trafic de 2020, en ce qui concerne la ZAC des Bellevues, est estimé à 66 000 véhicules. En ajoutant 35 000 véhicules, on arrive à 101 000 véhicules sur ce secteur.

Ensuite, le trafic est délesté de 15 000 par le tracé vert, on revient à 51 000 véhicules par jour.

Pour les tracés bleu et rouge, on revient à 56 000 véhicules, le tracé violet ne présente pas d'intérêt dans le secteur.

Au sud des Bellevues dans Éragny, le tracé noir ferait passer de 67 000 à 97 000 véhicules et le tracé vert délésterait, et on redescendrait aux alentours de 49 000 véhicules, avec le rouge, on serait à 51 000 véhicules, et le bleu à 53 000 véhicules.

M. JEAN-PIERRE GEORGE, ERAGNIEN :

On ne résout absolument rien. Aujourd'hui, on se plaint d'avoir plus de 50 000 véhicules sur la RN184 et vous proposez de faire quelque chose pour éviter d'en avoir 85 000, mais avec cette affluence tout serait bouché et plus personne ne passerait. Donc, cela va se réguler de soi, les gens ne prendront plus leur voiture.

En 2020, on va se retrouver exactement dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui, ce qui est contesté, donc cela ne peut pas être la solution.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je pense que vous n'avez pas complètement écouté Éric DEBARLE. On a essayé de faire un dossier technique, et on ne s'est pas permis de préjuger les aménagements faits sur la RN184, si la capacité était donnée ailleurs par l'utilisation d'une infrastructure nouvelle.

Ces chiffres sont à situation constante. Si un certain nombre de réflexions étaient portées sur l'aménagement de la RN184, elles consisteraient effectivement à éviter d'atteindre ces chiffres et de les diminuer de façon tout à fait conséquente, en retrouvant un aménagement urbain.

Mais, nous n'avons pas préjugé de l'aménagement urbain qui serait fait, nous l'avons simplement fait à situation constante, c'est-à-dire si on laissait les choses comme aujourd'hui, ce qui me paraît quelque part une référence compréhensible pour tout le monde.

On a parlé de réglage de feux, on peut aussi revenir sur les caractéristiques, et redonner la priorité à d'autres modes, notamment aux bus. On ne s'est pas permis de préjuger des aménagements qui seraient faits pour diminuer de façon beaucoup plus significative, car on aurait offert aux usagers une capacité de substitution.

Je suis d'accord avec vous, la RN184, même si l'on fait des échanges dénivelés, ne pourra pas monter plus haut. On ne pourra jamais faire monter le trafic sur la RN184 au ciel. Cela ne prouve qu'une seule chose : vous aurez plus de trafic dans le réseau local d'Éragny. Les voitures, c'est comme l'eau, quand elles ne trouvent plus à passer, car c'est bloqué dans le gros tuyau, elles passent dans les petits tuyaux, et vous le constatez d'ores et déjà.

Les chiffres donnés sont des études de modèles de trafic, cela donne des risques éventuels de par les augmentations de population et d'emplois dans le secteur de déplacement, y compris en prenant en compte des hypothèses de report modal et l'augmentation du coût de l'énergie. On peut contester ces éléments, mais on les a pris en compte. A l'inverse, cela veut dire qu'effectivement, comme tout cela aura peut-être bien du mal, et vous le constatez déjà, à passer sur le tuyau de la RN184, ils passeront par les rues d'Éragny.

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

Nous venons avec nos questions, et la DREIF vient avec ses réponses. Il faudrait arrêter un peu. Tout à l'heure, j'ai posé une question sur ce qui va se passer dans l'Ouest avec la même combinaison que l'on a préparée dans l'Est. Je voudrais qu'on réponde.

Il faut aussi arrêter de nous berner sur les chiffres. Si l'autoroute se fait, la RN184 va être allégée de 10 000 véhicules. Donc, elle baissera à 40 000, et on ramènera 107 000 véhicules. Ainsi, au total en aura 147 000 véhicules. Voilà la réalité !

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

Il faut répondre M. BLOT.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

On est d'accord pour un combat sur les chiffres !

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

On ne va pas trop parler de chiffres, mais il faut être clair.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Monsieur BLOT sait aussi bien que moi que ce qu'il vient de dire sur les chiffres n'est pas juste. Ce n'est peut-être pas la peine d'en dire beaucoup plus.

Sur l'Est, je l'invite à venir avec moi, cela lui montrera une chose, s'il devait rencontrer les élus et pas seulement parler à leur place. Je l'ai déjà dit ailleurs, cela signifie que le réseau autoroutier francilien est aujourd'hui géré à la congestion.

Il verra que la Direction Régionale de l'Équipement ne prône pas partout la réalisation d'autoroutes, car effectivement à l'Est aujourd'hui, aussi bien la Francilienne que l'A86 sont bouclées. Il nous semble que cela représente une certaine finitude nécessaire, justement car tout cela ne doit pas aller en se multipliant.

Je le dis d'autant plus que l'on est en train d'envoyer au Conseil Régional, qui révisé actuellement le Schéma Directeur de la Région Île-de-France, et ceci est arrêté au niveau ministériel, ce qui va se faire dans les semaines à venir, ce que l'on appelle le « porté à connaissance », à savoir ce que l'État souhaite pour son réseau national à terme.

Cela permettra, et je l'ai déjà dit à M. BLOT et à d'autres, de constater que tout le réseau souterrain qui était prévu dans la couronne dense, en gros à la hauteur du périphérique et de l'A86 qui existent, ne figure plus dans ce que souhaite aujourd'hui l'État pour son réseau routier national futur.

C'est bien pour cela que l'essentiel de notre travail aujourd'hui, contrairement à ce que l'on fait ce soir, ne porte pas sur le débat sur des infrastructures nouvelles, même s'il me semble qu'il y ait des éléments de bouclage nécessaires, mais porte essentiellement sur la façon dont on peut au mieux exploiter des infrastructures existantes, sans pour autant continuer la fuite en avant d'en faire toujours plus.

C'est vrai que ce n'est pas pour autant que cela ne justifie pas des projets, comme celui-ci ou comme celui qui est en train d'être débattu sur l'A12. C'est quelque part la même chose, c'est-à-dire le fait de pouvoir se dire comment on rend la RN10 à ses riverains, pour qu'ils puissent vivre, et de la même manière de se poser des problèmes comme c'est le cas aujourd'hui dans un troisième débat public à Neuilly sur le fait de rendre les choses plus supportables. C'est la même chose qui se fait dans un contrat de plan en cours à des endroits, qu'ils soient parisiens ou banlieusards, pour éviter les nuisances du trafic automobile.

Je pense aujourd'hui que notre travail porte plus sur la réparation, qu'un travail de création de capacités nouvelles, même s'il nous semble nécessaire de finir le bouclage d'un certain nombre de rocade ou d'un certain nombre de déviations de villes nouvelles, comme St-Quentin par exemple.

Sans elles, on péjore le développement de ces zones, qui en ont besoin, car généralement ce sont des zones plus jeunes en âge tout simplement. Elles sont actuellement confrontées à des besoins, notamment de création de logements importants et de création d'emplois qui vont avec. Ceci nécessite un facteur d'accessibilité, même si la priorité doit être donnée aux modes doux aujourd'hui.

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

Le moment est peut-être venu d'entendre Jean-Michel BOICHOT.

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

Monsieur le Président de la Commission de Débat Public, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Messieurs les représentants de la DREIF, chers Éragniens, Bonsoir.

Le CO.P.R.A existe depuis 15 ans à Éragny, et se bat sans relâche contre ce projet autoroutier.

Le CO.P.R.A d'Éragny se porte bien et même très bien. Il avait suffi que Gilles de ROBIEN, alors Ministre de l'Équipement et des Transports, parle de l'A104 lors de l'inauguration du nouveau pont de Triel pour que les adhésions augmentent de 28%. Et depuis l'annonce officielle de ce débat public, les adhésions affluent.

Alors merci à vous pour cette confiance dans le CO.P.R.A, continuez à nous rejoindre et merci aux membres du bureau d'Éragny pour leur pugnacité.

Comme vous le savez tous ici, Éragny est une ville sinistrée.

La ville subit directement les nuisances de la RN184 qui la coupe en deux sur toute sa longueur, en passant au pied des habitations, pratiquement dans la cour de l'école Pablo Neruda et dans la cour du collège Pablo Picasso, et à deux pas du lycée Escoffier.

Alors certains élus et hauts fonctionnaires qui s'intéressent à nos préoccupations ont trouvé un remède, une potion magique : faire passer la A104 à côté, juste à côté et le remède est pire que le mal.

Mais cette autoroute c'est quoi exactement ? Une autoroute ménagère ? Une autoroute récréative comme on a déjà tenté de nous la vendre ?

Non cette fois, on la présente bel et bien comme une autoroute structurante qui servira de colonne vertébrale à tout un tas de projets régionaux, et qui supportera entre autres un transit international.

Les éminents prévisionnistes des services de l'Équipement nous annoncent 105 000 véhicules par jour sur cette A104, ce qui signifie que, à Éragny, nous aurons à subir les nuisances générées par plus de 150 000 véhicules puisqu'un certain monsieur POULIT, que je ne présenterai pas, estimait qu'après une légère baisse de trafic, la RN184 reflirterait avec les 50 000 véhicules.

Mais que valent ces prévisions ?

Il y a 35 ans on présentait la RN184 comme la solution au trafic régional et aux problèmes de circulation dans les villes de Conflans et de Saint-Ouen-l'Aumône. Force est de constater qu'ils se sont largement plantés. Les problèmes ont plus qu'empiré.

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 %. Alors à quoi devons-nous nous attendre ? Encore plus de trafic et donc plus de nuisances ?

Je rappellerai par ailleurs pour la xième fois pour les malentendants et les mal-comprenants que ce tronçon de A104 débouche en cul-de-sac sur une autoroute A13 déjà saturée.

Si cette autoroute est bien destinée au contournement de la région parisienne, sa place est au Nord de Cergy, en dehors des zones urbanisées, comme c'est le cas pour la rocade de la ville de Lyon qui passe en pleins champs sans que cela nuise à l'économie locale pour autant.

Mais ici c'est différent, il paraît que le parc du Vexin est intouchable, protégé ! Alors deux questions :

- Les betteraves auraient-elles plus de valeur que les êtres humains ?
- Alors que de nombreux Parcs naturels régionaux sont traversés par des autoroutes : parc du Quercy, parc de la forêt des Landes, parc des Vosges et j'en

passé, alors qu'en ce moment même il existe un projet de passage autoroutier dans le parc de la Vallée de Chevreuse, pourquoi le Parc du Vexin a-t-il droit à tant d'égards ? D'autant plus qu'il ne serait pas traversé mais seulement longé par cette autoroute.

Cette autoroute qu'on veut nous refiler à tout prix répond à des intérêts particuliers :

- Les intérêts de quelques huiles qui habitent dans le Parc du Vexin.
- Les intérêts de Peugeot-Poissy victime de sa politique de flux tendus et de sa centralisation à outrance.
- Et les intérêts de l'agglomération de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise qui compte sur la A104 pour boucler sa propre rocade à peu de frais faute de ne l'avoir pas prévue à temps.

Leur argument : un chantage à l'emploi.

Mais s'il suffisait de construire des autoroutes pour créer des emplois, je crois que cela se saurait !

Le bassin des Mureaux perd des emplois malgré la A13, il en est de même pour celui de Bezons malgré la A86. Pourtant, sans l'A104, les emplois ont progressé l'an passé de plus de 12% dans le Val-d'Oise.

Alors quelles conséquences pour Éragny ?

- Tout d'abord un chantier de plusieurs années avec tout ce que cela génère (vibrations, poussières, transit de véhicules de chantier...).
- La disparition d'une grande partie des bois Méresse et Chasse-Marées, poumon vert du secteur.
- La disparition de plusieurs voies de communication avec la ville de Conflans.
- 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 Norton.
- Les problèmes de la RN184 non résolus.
- Ce sont les habitants du Manège, du Grillon, des Pincevents, des Calandres, d'une partie du village, et bien d'autres qui verront le niveau sonore s'élever sérieusement.
 - Qui imagine pouvoir dormir en supportant 55 dB (niveau de référence retenu) ?
 - Pour parler plus clairement qui imagine pouvoir dormir près d'une machine à laver en fonctionnement ?
- Ce sont les quartiers du Manège, du Grillon, de la Haute Borne, des Collages, des Rayes, des Jardins du Parc, des Fonds, des Pincevents, de l'Ambassadeur et des Calandres qui subiront directement les gaz concentrés, soit en extrémité de tunnel,

soit par une ouverture de 200 m prévue en son milieu. Et tous les autres quartiers seront impactés car la pollution ne s'arrête pas suivant une ligne comme on a voulu nous le faire croire pour Tchernobyl.

- Ce sont les enfants des écoles du Grillon, des Longues Rayes, de la Challe et des dix Arpents qui seront eux aussi directement exposés aux gaz concentrés. Et inutile pour eux d'envisager aller s'oxygéner au parc Okonski ou au complexe sportif du Grillon puisqu'ils sont situés au bord de la 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 de 9 mois).

Quel haut fonctionnaire est prêt à les contredire ?

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.

Quel responsable politique local est prêt à sacrifier ses concitoyens ?

Cela fait un bon paquet de raisons pour ne pas vouloir de cette autoroute ici.

Depuis le 8 mars, date d'ouverture du débat public, les salles sont comblées et les populations hostiles à tous les tracés en zones urbanisées.

Les populations seront-elles écoutées ou seront-elles entendues ?

Va-t-on nous jouer le coup de : « *j'entends ceux qui n'en veulent pas mais j'entends aussi ceux qui en veulent* » ?

Parce que ceux qui en veulent, je crains qu'ils ne soient écoutés dans les salons dorés et les Palais de la République.

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 navrant, décevant, accablant et sans appel !

Aussi, nous revendiquons tout simplement :

- Le respect de la parole de l'État au travers des décisions de 3 Premiers Ministres.
- Le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé comme il est écrit dans la Charte de l'Environnement, inscrite au Préambule de la Constitution.

Pour en terminer, au CO.P.R.A nous ne sommes ni des khmers verts, ni des terroristes, ni des idéalistes un peu niais comme certains le disent bien volontiers ici et là.

Nous tirons simplement notre force et notre énergie de notre position de victimes potentielles.

Nous nous battons contre ce projet démentiel depuis 15 ans et nous continuerons à le faire avec force et détermination.

Comme l'a dit, lundi soir, Michel VALLADE, Maire de Pierrelaye, gardez vos chiffres, nous ne voulons pas de cette autoroute.

Nous ne voulons ni du tracé rouge, ni du tracé noir, ni d'aucun autre tracé en zone urbanisée et pour cela nous sommes prêts à redescendre dans la rue s'il le faut.

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

Merci Monsieur BOICHOT, je crois que cette question, au-delà de l'affirmation d'une détermination, soulève beaucoup de questions, sur lesquelles je souhaiterais avoir le sentiment du maître d'ouvrage, mais aussi d'autres personnes dans la salle.

D'abord, M. BOICHOT a dit pour étayer sa position : pas d'autoroutes en zones urbanisées, si l'on parlait de ce tracé violet, d'un bouclage plus au large de la Francilienne, laissons de côté des difficultés de passage en lisière du Vexin, mais du point de vue des réponses apportées à notre problématique, qu'en pense le maître d'ouvrage ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Ce n'est pas en s'apercevant tout d'un coup d'erreurs successives qu'on arrive à l'A104, car le tracé rouge porte le joli nom de tracé historique. Pourquoi l'appelle-t-on historique ? Parce qu'il est inscrit dans le schéma directeur de la région île de France depuis que ce schéma directeur existe, c'est-à-dire en 1965.

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. 184 : C'est faux !

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

C'est très bien, vous le savez mieux que moi, il n'y a aucun problème. Pourquoi me dites-vous cela ?

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. 184 : Tracés à rechercher !

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

C'est même la preuve qu'aujourd'hui, on vient à discuter de 5 tracés. Le principe de cette liaison autoroutière est inscrit dans le schéma directeur. Ce n'est pas une découverte d'aujourd'hui face aux impérities d'hier, car il est inscrit depuis quarante ans.

De la même manière, et depuis fort longtemps aussi, est inscrit le principe d'une liaison autoroutière entre Épône et Cergy-Pontoise dans le SDRIF. Elle est doublée d'ailleurs d'une liaison de transport en commun. Elle est inscrite au moins depuis 1976 et peut-être bien depuis 1965.

Je ne vais pas vous dire aujourd'hui qu'elle n'y figure pas et qu'elle n'a pas sa validité. J'ai déjà eu l'occasion de dire, et je le redis là, qu'elle ne remplit pas les mêmes fonctions. Peut-être un jour, il faudra recourir à faire quelque chose dans ce secteur-là. Ce n'est pas du côté de la Direction Générale de l'Équipement que vous trouverez des gens qui vous diront : « *il n'y a ni à faire passer d'infrastructures routières, ni ferroviaires dans ce secteur-là* ».

Par contre, il me semble évident que cela ne répondra pas aux mêmes fonctions et notamment l'essentiel du débat de ce soir qui est de se poser la question : comment peut-on parvenir au-delà des mots à faire en sorte que la RN184 à Éragny et à St-Ouen-l'Aumône retrouve un statut urbain et non un statut autoroutier ? Ce n'est pas par le tracé violet, ce qui ne veut pas de dire pour autant qu'il ne peut pas servir à autre chose, ni avoir d'intérêt, la preuve est qu'il est inscrit dans le SDRIF.

Par rapport au sujet de ce soir, il est vrai qu'il ne déléstera pas la RN184. Je l'ai déjà dit dans d'autres circonstances, et je continuerai à le dire. Il existe quelque part 4 tracés plus 1, cela ne veut pas dire qu'il est inutile, ni qu'il ne figure pas dans les documents d'urbanisme, cela veut simplement dire qu'il a d'autres finalités que celles qui permettraient de rendre son caractère urbain à la RN184.

MME MICHELLE NICOLAS, ADJOINTE AU MAIRE MAURECOURT :

Le tracé violet ne sert à rien, alors nous sommes des imbéciles, et nous nous demandons ce que nous faisons-là. Pourquoi nous le proposez-vous ? Car à chaque fois où nous dit qu'il ne sert à rien.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Madame, je ne crois pas avoir dit qu'il ne servait à rien, mais qu'il servait à d'autres choses que ce qui fait l'essentiel du débat de ce soir : comment faire en sorte que la RN184 à Éragny soit déléstée et que les voitures passent ailleurs ? Donc, je n'ai pas dit qu'il ne servait à rien.

MME MICHELLE NICOLAS, ADJOINTE AU MAIRE MAURECOURT :

J'étais à Pontoise, à Andrésy, à Maurecourt, et je suis là ce soir. Je suis contente que M. BLOT ait dit que cette réunion était ouverte à tout le monde. C'est un débat public, il est vrai qu'il nous a été reproché d'être là ce soir alors que nous ne sommes pas Éragniens.

Ceci étant, je voudrais simplement dire qu'à chacune des réunions à laquelle j'assiste, on se demande pourquoi le parcours violet est présenté car à chaque fois on nous dit qu'il ne sert pas pour ceci ou pour cela. S'il ne sert pas à alléger et à desservir certains endroits, pourquoi a-t-il été mis-là, si ce n'est pour nous leurrer ?

(Applaudissements).

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

La question de ce tracé violet a été posée, une étude a été demandée. C'est l'une des raisons pour laquelle la décision concernant le choix de l'un des autres tracés a été suspendue. Personnellement, j'ai estimé qu'il était nécessaire de tirer au clair cette affaire de tracé violet. Le fait qu'à chaque réunion le maître d'ouvrage ait une position cohérente n'est pas tout à fait surprenante.

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

Je voudrais savoir si l'on parle du bouclage de la Francilienne ici, ou si l'on est en train d'essayer de résoudre les problèmes de la RN184 à Éragny. Pour moi, il s'agit de deux problèmes complètement différents. Là, c'est le débat public sur le prolongement de la Francilienne. Ici, on nous « bourre le mou » de la RN184 à Éragny.

J'habite Éragny, je sais que c'est une ville sinistrée. Ce sont deux problèmes différents, qu'il faudrait bien dissocier, il faut traiter ces deux dossiers séparément.

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

Je ne veux pas prendre position, mais cela ne me paraît pas très logique de séparer les deux dossiers malgré tout. Ce sont des voitures qui circulent sur des infrastructures, donc ce n'est pas séparable.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

J'ai dit tout de suite en prenant la parole à la tribune que je saisisais l'occasion pour alerter sur les problèmes de la RN184, puisque l'on a à la tribune le Directeur Régional de l'Équipement, une Commission particulière du débat public qui vient poser une question difficile à régler, sur laquelle de nombreux problèmes ne sont pas traités.

Par contre, j'ai saisi l'opportunité de cette réunion, et je continuerai à le faire. A chaque fois, vous en êtes témoin, je parle de la RN184. Pour nous à Éragny, c'est le problème majeur. Que l'autoroute se fasse ou ne se fasse pas, si on ne règle pas le problème de la RN184, la vie à Éragny deviendra impossible.

Donc, M. BOICHOT, Mesdames et Messieurs, à chaque fois que j'aurais un micro devant les responsables de l'équipement, je parlerai de la RN184, parce que là il y a effectivement des moyens à mettre en oeuvre pour régler les problèmes. Ceux-là sont à la portée de notre main, à la portée de la bourse des institutions, alors qu'aujourd'hui le devenir de l'autoroute A104 a du plomb dans l'aile. De cela, je m'en fiche mais par contre de la RN184, vous m'en entendrez parler tout le temps !

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

Comme certaines personnes ici présentes, j'assiste à d'autres réunions, notamment celles d'Andrésy et de Pierrelaye. Je suis assez choqué par la manière dont est abordée la réunion ce soir, contrairement à ce qui a pu être fait dans les autres réunions. Pendant trois quarts d'heure, nous avons entendu le maire parler -et je ne porte pas de jugement sur le discours tenu- ce temps a souvent porté sur l'opportunité du projet. La question primaire posée était la suivante : faut-il vraiment prolonger le tracé de la Francilienne ? Notamment à Andrésy, cela a duré plus d'une heure. A Pierrelaye, vous avez dit à plusieurs reprises qu'il était possible qu'il n'y ait pas de prolongement de cette autoroute.

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

Tout à fait.

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

Ce soir, avec la présence de M. ROL-TANGUY, et il a été très clair en début de réunion, en disant que l'on se pose la question du tracé du prolongement, et qu'il était nécessaire aux yeux du Maître d'ouvrage qu'il y ait prolongement de cette autoroute. Cela me paraît complètement aberrant que vous ayez pu faire croire aux habitants d'Andrésy ou de Pierrelaye qu'éventuellement ce tracé pouvait ne pas avoir lieu, alors que ce soir on a la démonstration par la parole même de Monsieur ROL-TANGUY qu'il y aura bien prolongement de la Francilienne.

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

C'est une conviction du Maître d'ouvrage et il a le droit d'en avoir, l'objet du débat public est de discuter de l'opportunité et des modalités. Si cela ressort du débat public, j'aurais le courage de dire.

Quelqu'un m'a posé la question : aurez-vous le courage de tout dire ? Oui, j'aurais le courage de tout dire.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Si l'on n'avait pas cette conviction, on ne serait peut-être pas là ce soir. C'est le minimum de respect que l'on se doit. Si l'on n'avait pas la conviction qu'il y avait la nécessité de faire ce prolongement de la Francilienne, on aurait pas engagé de débat public, et on serait en train de faire autre chose ce soir.

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

Mais il faut que les choses soient claires, c'est la quatrième réunion à laquelle j'assiste et c'est la première fois que je me rends compte de manière très officielle de votre voix que le Maître d'ouvrage a la conviction qu'il faille prolonger cette autoroute, alors que jusqu'à présent M. BERGOUGNOUX a laissé entrevoir aux populations des différentes villes qu'il était possible, et ce très clairement, qu'il n'y ait de pas prolongement de la Francilienne.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je me suis mal fait comprendre. Les ingénieurs de la Direction Régionale de l'Équipement et de la Direction Départementale ont travaillé sur ce dossier. A la fin du débat, il y aura une

décision politique. Celle-ci n'est pas prise par les ingénieurs qui sont là, mais par le Ministre qui sera en place à ce moment-là.

Il y aura une décision politique et certainement de la part de ce Ministre une rediscussion avec vos élus, qu'il soit du département du Val-d'Oise ou du département des Yvelines. J'énonce ma conviction, mais ce Ministre rendra sa décision après le débat public. Le fait de ne pas prolonger peut être envisagé.

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

Je vous laisse le bénéfice du doute.

Je poursuis sur le débat. Pour moi la question primaire à se poser est la suivante : faut-il vraiment prolonger cette autoroute ? Si tel était le cas, comme vient de le dire Madame, on nous serine avec cette histoire de tracé violet, qui est impossible car il ne répond pas au délestage de la RN184. Vous l'écrivez dans le dossier.

Si vous lisez les trois premières pages de votre dossier, vous avez compris que c'est le tracé rouge. Peut-être en toute objectivité, selon vos calculs, en tout cas c'est le tracé rouge qui correspond à tout. Notamment pour les gens qui ont peur du tracé noir, il est écrit dans le dossier que le tracé noir ne répond pas aux attentes de délestage de la RN184, car il augmente le flux.

Tout à l'heure, M. ROL-TANGUY a dit que dans les prises en compte des paramètres, en tout cas des hypothèses pour les modèles, il n'avait pas pris en compte des aménagements éventuels de la RN184 qui permettraient de la transformer en boulevard urbain.

Imaginons que l'on prenne des hypothèses qui permettraient de transformer cette RN184 en boulevard urbain, ne croyez-vous pas que cela inciterait les camions, le transit, tout ce qui va passer par cette future autoroute à emprunter éventuellement le tracé violet ?

Sans cela, ils n'atteignent peut-être pas exactement les objectifs que vous êtes fixé, mais en aménageant cette RN184, en diminuant son trafic, en interdisant les poids lourds ou en prenant des mesures, cela va sans doute à accroître le trafic par ce tracé violet et le rendre sans doute plus pertinent.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je n'ai pas de vérité révélée, je voudrais simplement citer un élément vérifié aujourd'hui. Ce n'est pas parce que je suis pas un défenseur de la circulation automobile, mais une ville, et pour une bonne part à juste titre, a pris des décisions de partager autrement la voirie de façon assez draconienne, il s'agit de la Ville de Paris : couloir Bus, couloir cycliste etc. Si vous ne le pratiquez pas, vous pouvez au moins le savoir.

Que se passe-t-il ? Effectivement, la circulation a diminué de 15 %, mais le chiffre que l'on ne vous donne jamais est que les encombrements n'ont pas diminué. Par contre, et vous pouvez demander à Aiparif, la pollution n'a pas diminué.

Il ne suffit pas de ne pas vouloir de voitures, ni de fermer ou réduire la circulation pour que les voitures ne viennent pas. C'est à nous que cela impute, par l'emploi, par le besoin de déplacements, par le besoin de loisirs, par ce que nous générons. Nous devons changer nos comportements vis-à-vis de certaines grandes dimensions pour l'avenir. Essayez aussi de prendre en compte le fait que tout cela ne se fera pas en un jour.

On peut aménager la RN184 pour qu'il y ait moins de véhicules, mais vous en aurez plus dans vos rues, et dans toutes les rues des communes qui sont aujourd'hui ces poumons de développement et de lieu de résidence. C'est ce que cela produira. C'est exactement ce qui se passe pour une part dans Paris aujourd'hui, s'il n'y a pas de politique coordonnée en la matière, de développement important de transport collectif en parallèle etc., on aboutit à cela. Il faut du temps et permettre effectivement de faire passer pour une part la circulation automobile.

Méfiez-vous aussi d'une chose, demain il y aura encore plus de voitures hybrides, c'est-à-dire qu'elles n'auront pas que la motorisation au pétrole.

(Protestations).

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

On verra bien ce qui se passera. On n'est pas en train de réfléchir à 3 ans, mais à 20 ou 25 ans. Regardez comment ceci fonctionnera, une part sera prise par les biocarburants, c'est une énergie renouvelable à ma connaissance. Demain, on continuera à utiliser des moyens différents.

Tout faire passer dans des moyens lourds du style ferroviaire, suppose de la densité pour relier des lieux importants. Je ne dis pas que nos chiffres sont parfaits. Il y a un besoin aujourd'hui, si l'on veut redonner de l'urbanité à des voies qui sont quasi autoroutières, il faut redonner de la capacité à côté autrement.

M. LOUIS HERAULT, ERAGNIEN :

Nous voudrions un éclairage, car vous avez parlé effectivement de solution alternative. Qui dit projet dit coût financier. Nous voudrions avoir un éclairage sur les coûts financiers. Quels seraient vis-à-vis des populations, dont celle d'Éragny, le coût et l'influence de ses tracés ?

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

J'ai une intervention sur des sujets similaires de Monsieur Gérard BURN, Maire-adjoint d'Éragny.

M. GERARD BURN, MAIRE ADJOINT ÉRAGNY :

Je vais prendre le risque vraisemblablement d'être répétitif sur un certain nombre de points. Cet aspect-là éclaire forcément les aspects financiers. On comprendrait que l'issue des choix, qui vont être mis en œuvre, devra obligatoirement régler ce qui a déjà été évoqué sur la situation de la ville et de la vie des habitants d'Éragny qui sont bel et bien martyrisés par le passage de 50 000 véhicules sur cette RN184.

Cette situation crée en fait deux villes sur chacun des côtés de cette nationale, qui se devrait d'être avant toute chose un boulevard urbain. Cette embolie indéniablement doit cesser, c'est une condition qui doit être réglée. Les regards ne pourront pas être détournés des deux problèmes. Il ne peut pas y avoir de solutions sans prise en compte de la situation de la RN184 et de ses habitants.

Voilà pour le premier point, cela me permet d'ouvrir des questions financières que je soumetts à la Commission.

Quelles que soient les hypothèses retenues, ces tracés seront-ils gratuits ou pas ?

Seront-ils privatisés ou pas ?

La réponse à cette question aboutit ou pas à régler la question préalable du tracé et de la fréquentation de la RN184.

Deuxième question de caractère financier sur laquelle j'aimerais être éclairé : les moyens financiers qui seraient mis en oeuvre seront-ils équivalents aux terrasses de Saint-Germain et de l'A14 ou de l'A86 sous la Celle-St-Cloud ?

Autrement dit, le Gouvernement va-t-il considérer que le statut et la vie des Eragniens sont équivalents à ceux d'un habitant des zones très résidentielles des Yvelines ?

Un dernier point que je voulais évoquer du choix fait par la municipalité de consulter tous les Eragniens. Je rappelle que c'est près de 11 000 Eragniens qui ont vocation à être consultés. C'est un acte de démocratie locale, dont je ne doute pas un seul instant que tous les acteurs locaux se satisferont.

Je voudrais ponctuer le propos en réponse à ce que j'ai pu entendre tout à l'heure. Je rappelle que ce choix et ce mode de fonctionnement ont été adoptées en 2001, puis en 2002 par 53 % de nos habitants. Il appartient aussi aux organisations associatives ou aux organisations politiques de se prononcer, mais pas seulement une ou plusieurs personnes.

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

Première question au Maître d'ouvrage : combien coûtent les différents tracés, avec la consistance que vous leur avez donnée ? Si on les perfectionne, cela peut coûter plus cher.

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

Ou moins cher, puisque certains nous proposaient des économies.

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

Que voyez-vous comme possibilité de financement ?

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

Le projet le moins cher est le tracé noir à 1,1 milliard d'Euros, ensuite le tracé vert et le tracé rouge qui coûte 1,5 milliards d'Euros

DANS LA SALLE : Il n'existe plus !

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

Enfin vous avez le tracé violet et le tracé bleu qui coûtent 2,1 milliards d'Euros

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRESY :

Avec 6 km de tunnel, alors qu'il n'y en a pas sous le tracé rouge !

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

Il n'y a pas de tunnels, mais des tranchées couvertes sous le tracé rouge ;

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

On ne veut pas du tracé rouge !

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRESY :

Moins que sur le tracé bleu. Excusez-moi de cette intervention que je n'avais pas prévue. Je trouve que ce soir on ne parle pas du tracé bleu. Dans le dossier, quel que soit son intérêt, on a regardé comment on délestait le mieux la RN184, car c'était une question importante de la mairie d'Éragny.

DANS LA SALLE : On n'envoie pas le tracé chez le voisin !

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT D'ANDRESY :

Je ne vais ni chez le voisin, ni ailleurs, je pose une question. Si on prend la totalité du tracé bleu, n'est-ce pas lui qui déleste le milieu la RN184, s'il était fait correctement ?

Dans le dossier, des indices montrent que le tracé bleu avait été étudié pas seulement en tunnels, mais aussi en tranchées couvertes. La question que je pose est la suivante : protège-t-on mieux les arbres que les habitants, notamment les habitants d'Éragny ?

S'il était en tranchées couvertes, et si l'on faisait les interconnexions correctement avec les deux départementales qui passent par la forêt de Saint-Germain, quel serait son efficacité ?

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

Chacun des tracés peut être effectivement modifié dans ses caractéristiques techniques. Il se trouve que pour le tracé bleu, pendant un certain temps, nous avons mené en parallèle les deux études (tranchées couvertes ou tunnels). Si le tracé bleu était réalisé en tranchée couverte, et c'est pour cette raison que je parlais d'économie proposée par certains, cela diminuerait le coût du tracé bleu de 300 millions d'Euros.

Par rapport au coût que j'ai donné tout à l'heure, les modes de financement possibles aujourd'hui sont les suivants :

1. L'appel aux crédits budgétaires de l'État, éventuellement complété par ceux des collectivités locales. Dans ce cas c'est l'ensemble des contribuables qui financent l'infrastructure dans sa construction et ensuite son exploitation.
2. Il existe un deuxième mode de financement qui est l'appel aux péages par la voie d'une concession. Dans ce cas, c'est effectivement un péage qui est perçu sur l'usager. C'est à ce moment-là l'usager qui paye à la fois la construction et l'exploitation de l'infrastructure.
3. Il existe depuis peu un troisième mode de financement : le contrat de partenariat public privé où l'État passe un contrat avec une entreprise privée et paie une sorte de loyer à cette entreprise qui couvre le coût de la construction et le coût de l'exploitation de l'infrastructure. Dans ce cas, c'est toujours le contribuable qui finance l'infrastructure.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

J'aurais voulu savoir ce que l'on a pour 1,1 milliard sur le tracé noir. Je reste extrêmement méfiante sur cette proposition. Je voudrais aussi un éclaircissement sur les différents modes de financement. Vous dites que le budget de l'État c'est les contribuables, la concession c'est les usagers, le PPP c'est le contribuable, mais ce ne sont pas les mêmes modalités de financement.

Je comprends qu'il n'y a pas le remboursement de la TVA sur cette troisième partie, donc le contribuable paiera beaucoup plus cher que sur le financement de l'État.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Il y a un remboursement de l'État quand les collectivités locales font des investissements, la TVA leur est remboursée. On est de toute façon dans une maîtrise d'ouvrage d'État, donc la situation est équivalente.

Naturellement, l'État fera appel aux collectivités locales pour l'aider dans cet investissement. Le sujet de savoir si cette infrastructure doit être ou non à péage fait partie du débat public. C'est ainsi que le Ministre l'a souhaité, c'est-à-dire que le débat public lui permette, au-delà des hypothèses qui sont effectivement dans le dossier, de savoir quel est l'impact sur le trafic. Il est clair que ce n'est pas la même chose si c'est ou non payant.

Au-delà de ces aspects techniques, cette question est livrée au débat. En conséquence, les interventions comme les précédentes font partie de ces éléments de réponse au débat et aux décisions in fine de l'État sur ce sujet.

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

En effet, il y a des problèmes d'égalité de traitement, que l'on va aborder dans le débat, mais vous pourriez nous éclairer. Si l'on met un péage, cela réduit quand même l'efficacité de votre investissement. Avez-vous des ordres de grandeur, avec un péage plausible ?

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

Deux simulations ont été faites. Une première simulation avec un péage qui serait perçu sur la totalité du trajet soit sur les 22 km à hauteur de 2 €. Si un tel péage était institué, il y aurait une évation de trafic d'environ 10 à 15 %.

Une deuxième simulation a été faite avec un péage similaire à celui qui est perçu aujourd'hui sur l'A14 à 7 ou 8 €. Si un tel péage était perçu, l'évation de trafic serait de 50 %.

M. GERARD BURN, MAIRE ADJOINT ÉRAGNY :

Je vais reformuler la question d'une manière un peu plus cuistre.

Concernant l'A14 sous les terrasses de Saint-Germain-en-Laye, quels ont été les moyens financiers mis au km et quels sont les moyens qui pourraient être mis au km sur les différents tracés présentés ici, par comparaison à cette réalisation ou celle concernant l'A86 à la hauteur de la Celle-St-Cloud ?

Disposerait-on des mêmes moyens financiers au km réalisé dans les cas que je viens de citer par rapport à ces hypothèses là ?

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

Pouvez vous répondre en quelques mots à ces deux questions ?

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

Concernant l'A14, cela fait partie des bases que nous avons reprises. Aux endroits dotés de tunnel, nous avons repris les coûts des tunnels de l'A14 et de l'A86, nous sommes à hauteur de 200 millions d'Euros. Le coût au km dépend des caractéristiques techniques de l'ouvrage. Simplement, si une décision est prise, elle sera assortie d'une description des caractéristiques techniques de l'ouvrage, et donc le financement devra s'aligner sur ses caractéristiques techniques.

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

Ensuite, il y avait le renforcement de la question de Madame le maire, à qui vous n'avez pas répondu complètement sur le tracé noir : pour ce prix-là, qu'est-ce qu'on a ?

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

Pour 1,1 milliard sur la totalité du trajet, concernant Éragny, j'ai décrit les écrans acoustiques totalement refaits, les carrefours dénivelés. Au Nord de l'autoroute A15, ce sont essentiellement les écrans acoustiques qui sont à refaire, puisque les carrefours sont déjà dénivelés. Par contre, il y a un passage à deux fois trois voies.

Ensuite, quand on sort d'Éragny par le Sud, ce sont des écrans acoustiques qui doivent également être refaits, et il y a aussi quelques échangeurs à refaire, le doublement du pont de Conflans-Ste-honorine. Ensuite il y a des réfections et des protections acoustiques, quand on arrive sur Achères, puis au niveau du pont du grand Cormier, on continue jusqu'au camp des loges pour rejoindre l'A14, on passe en souterrain. Voilà la description en totalité du tracé noir, tel qu'il est chiffré à 1,1 milliard d'Euros.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Je vous remercie de ces précisions, et je voudrais que vous alliez un peu plus loin sur les carrefours dénivelés. Sur les cinq carrefours que j'évoquais tout à l'heure, dans mon intervention, quatre sont complètement au milieu des habitations. Je ne vois pas bien comment on peut garantir la continuité de la circulation en dénivelant les carrefours dans des quartiers complètement habités, avec des habitations qui ont été construites dans des marges de recul qui sont celles d'un boulevard urbain, mais pas une autoroute. Donc, nous n'avons pas les marges de recul qui permettent des grandes envolées ou des tabliers de pont. J'aimerais bien que vous nous expliquiez comment vous pouvez faire

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

La plus grande difficulté sur le tracé noir porte sur ces contraintes de chantier sous exploitation. Il est absolument impossible de fermer la nationale 184 pendant une assez longue période. De même, on ne peut pas non plus le lancer sur la totalité de la longueur de la nationale 184. Donc, ce chantier sera phasé, il se fera sans doute par demi-chaussée. Les tracés neufs seront beaucoup plus courts que ce tracé noir, à cause de ces contraintes d'exploitation. Alors que les durées de chantier sont estimées à un peu moins de quatre ans dans les tracés neufs, pour celui-ci on aura une durée de chantier nettement supérieure.

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

Je crois que ce n'était pas exactement la question, mais sur la possibilité même.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Ce n'était pas sur le calendrier et le phasage, mais sur la possibilité. Qu'est-ce qui va être dénivelé ? La RN184 ou la route qui passe au-dessus ?

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

La RN184.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Donc, vous allez enfoncer.

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

Tout à fait.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Comment fait-on pour maintenir la sécurité des fondations des habitations qui sont juste en limite ?

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

Ce sont des techniques de construction que l'on peut rencontrer partout en ville, dès que l'on fait une tranchée.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

Je vous rappelle qu'il y a environ 3 000 habitations, elles ne sont peut-être pas toutes en limite de route, mais c'est quand même extrêmement délicat.

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

Je ne vous dis pas qu'il n'y aura pas de nuisances de chantiers importantes pendant ce temps.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ÉRAGNY :

J'aimerais bien que ce soit au conditionnel.

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

Vous émettez une opposition pour différentes raisons à cette hypothèse, cela étant, il faut bien voir que si la décision finale ou l'absence de décision finale fait qu'il n'y a pas de prolongement autoroutier, réaménagement décisif, qui allège le trafic sur la RN184, il va falloir trouver des mesures palliatives qui posent problème. Je crois que l'on pourra approfondir.

M. LAURENT SOUFFLET, HERBLAY :

Je vous avoue que j'ai un peu de mal à tenir, car de nombreuses choses me chagrinent. J'ai l'impression que plus cela va et plus on a de la malhonnêteté dans le discours et dans la façon d'aborder les choses. Des personnes tout à l'heure ont abordé le sujet du tracé violet, cela a vite été évincé par une question autre, peut-être avec un intérêt certainement. Toujours est-il, que l'on ne parle plus de ce tracé violet.

Quelque chose m'a choqué depuis que l'on a commencé ce débat, à savoir les images pseudo subliminales que l'on a eues au début sur la RN184 avec les bouchons et les accidents, ce qui laisse entendre qu'avec l'autoroute, il n'y aurait plus de bouchons ni d'accidents. Il n'y a qu'à prendre l'A15 tous les matins et tous les soirs pour voir comment cela se passe : il y a les bouchons et les accidents !

Vous nous dites que la RN184 va permettre le désengorgement de la ville, il n'y a qu'à voir à Franconville, à Sannois, à côté de l'A15 comment c'est désengorgé, c'est à peu près aussi bouché que sur l'A15 !

Dans la « malhonnêteté », mot peut-être pas approprié mais c'est le seul que j'ai trouvé pour l'instant, j'ai trouvé très élégant de mettre la fermeture du débat public un 6 juillet. A votre place, j'aurais fait cela le 15 août.

Pour terminer, le tracé violet coûte 2,1 milliards (ce qui est très cher). Comme il vient de nous être expliqué, c'est le contribuable qui va payer dans tous les cas. Personnellement quand je prends quelque chose, je veux avoir le meilleur. 2,1 milliards : c'est le plus cher, il se trouve que c'est le violet, donc c'est celui-là que je veux, les autres ne m'intéressent pas.

(Applaudissements)

M. DAVID SINIGER, ERAGNIEN :

J'habite à Éragny depuis 1993. Je trouve que le tracé noir est un monstre qui est sorti récemment pour éventuellement favoriser l'acceptation d'un autre tracé, car il n'est absolument pas réaliste.

J'ai habité dix ans le long de la nationale et j'ai vécu la construction des murs antibruit, de rehausses ou autres. Je suis musicien, et je vais venir jouer de la guitare dans votre garage, et vous mettez des sacs en plastique : c'est pareil. Cela ne me paraît pas réaliste.

J'aimerais poser une question depuis le début sur quelque chose qui, malheureusement, semble réaliste, à savoir les tracés. Notamment, sur le tracé rouge, sur la partie enterrée, on a vu le pseudo trou de sécurité. Il y a beaucoup de tunnels autoroutiers en région parisienne, en France et dans le monde entier, comportant des tranchées beaucoup plus longues.

Vous avez parlé des risques notamment par rapport au réseau alpin. C'est effrayer les gens sur des réalités statistiques faibles. On s'est tous émus pour le tsunami, alors que tous les jours, il y a à peu près le même nombre de gens qui meurent.

Votre histoire de tunnel alpin qui fait d'un seul coup 30 morts tous les 30 ans : malheureusement, cela arrive et ce sont des statistiques faibles.

Comme il n'y a pas d'échangeurs, sur tous les tracés (noir, rouge, bleu) concernant Éragny. (égoïstement, je m'intéresse à ma région ce soir), je pose bêtement la question : pourquoi tout cela ne passe pas sous terre ? On nous répondra qu'il faut de l'argent. J'aime bien le

sport et on en trouvait bien pour les Jeux Olympiques et pour la Coupe du Monde. Les gens de St-Denis, grâce à la Coupe du Monde, ont obtenu une couverture de l'autoroute.

Je pose une question naïve : pourquoi ne peut-on pas, puisqu'il y a très peu d'échangeurs, enterrer cette autoroute sur toute la partie sans échangeur. Ensuite, qu'elle passe en rouge, bleu, vert ou arc-en-ciel, peu importe, car elle ne passera plus à hauteur de nos oreilles, de la pollution générale.

D'avance, je ne retiens pas votre argument sur l'Alpin et les trous nécessaires à je ne sais quoi ; cela me paraît être du vent.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

C'est peut-être du vent, mais sur ces questions, c'est moi qui irai devant les tribunaux et pas vous.

Je suis citoyen comme vous, j'ai mes responsabilités et je les assume. C'est tout ce que je suis en train de vous dire.

M. DAVID SINIGER, ERAGNY:

Excusez-moi, votre réponse est très spectaculaire. Vous êtes plus habitué au Débat Public et aux débats oratoires que moi.

Je prends la RN184 tous les jours et je suis un mauvais citoyen. Quand elle est bouchée, je passe par Achères ou par Maisons-laffitte ou ailleurs, tout le monde le fait. D'ailleurs, ce soir, je suis surpris et on doit tous habiter le même bassin d'habitations. On a tous les mêmes convergences d'idées consistant à vouloir le meilleur pour nous et pour nos enfants. On veut partir en vacances en avion, on veut faire nos courses le dimanche à Art-de-Vivre. On veut des biens de consommation tous les jours disponibles dans un temps plus court, on veut être livré tous les jours chez soi, mais on ne veut pas d'aéroport au-dessus de notre tête. On parle de ferroutage, mais ceux qui n'ont jamais habité à côté d'une voie ferrée n'ont pas une idée de ce que c'est.

Il ne faut pas se leurrer, on est dans un bassin d'habitation relativement clos. Ce qui était avant la proche ceinture de Paris, le périphérique, s'est éloignée à l'A86 et maintenant cela nous atteint. Un jour, ce sera Mantes. Il ne faut pas se faire d'illusion, le trafic est là, l'urbanisation aussi.

Votre histoire de tribunal ne ressemble à rien ! A chaque accident sur la RN184, les concepteurs de cette nationale ne sont pas devant le tribunal. C'est n'importe quoi !

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Je n'aime pas les discours faciles, donc je vais essayer de répondre, si vous me le permettez. Je n'apprécie pas vos propos, excusez-moi de vous le dire.

Je redis ce que j'ai dit tout à l'heure. Effectivement, dans ce secteur comme dans d'autres, sur ce tracé, il n'est pas possible techniquement de faire des tunnels partout. Par exemple, pour aller d'Orgeval à Chanteloup, il est difficile de plonger sous la Seine suffisamment profond.

En dehors d'impossibilités techniques de ce type, il était tout à fait possible dans ce secteur, en franchissant la Seine à Conflans, de proposer des solutions en tunnel. Cela mériterait quelques études géologiques. C'est la seule chose sur laquelle je ne peux pas m'engager aujourd'hui. Les tunnels ne peuvent pas passer partout dans des conditions simples.

En dehors de cela, je suis d'accord avec vous, a priori, c'est techniquement possible de le faire.

Encore une fois, je pense avoir des responsabilités. Vous en avez aussi, vous êtes père de famille, vous avez aussi des responsabilités. J'essaie d'assumer mes responsabilités. Ce dossier a été fait en essayant de prendre en compte un certain nombre de choses, en termes de compromis.

Dans un compromis, on trouve du bon et du mauvais, et je ne sais pas faire autrement. Donc, il nous a semblé à nous, ingénieurs, et cela ne veut pas dire que la décision politique ne nous donnera pas tort demain, que des techniques du style tranchée couverte pouvaient à un moment donné répondre pour l'essentiel aux questions qui nous sont posées.

Encore une fois, la décision politique peut être différente demain et il faudra faire des tunnels. Vous ne m'empêchez pas d'attirer votre attention, car c'est mon rôle en tant qu'ingénieur, avec ma responsabilité actuelle, et c'est peut-être une formule facile, mais c'est ainsi que cela se termine en cas d'accident demain. Je considère que j'assume mes responsabilités.

J'assume aussi le fait de vous dire que cette responsabilité de la sécurité dans les tunnels est assurée par des hauts fonctionnaires. C'est celle du DRE sur les 50 km de tunnels qui existent en Île-de-France.

On parle beaucoup de questions de société et de changer les mentalités. Il faut être aussi vigilants sur ces questions.

Cela dit, encore une fois, ce n'est pas impossible, hormis quelques problèmes géologiques. La différence entre ceux qui produisent ce genre de dossiers et qui viennent devant vous ce soir vous les présenter, et les politiques, c'est à eux de prendre la décision demain.

Une série d'autres critères rentreront en ligne de compte. Tout n'est pas pour moi mathématisable, tout n'est pas transformable en Euros.

A la fin intervient une décision politique, s'il faut faire en tunnel nous le ferons. D'un coup, on utilise une facilité magique de tout faire en tunnel, mais avant il faut en analyser les risques. On a essayé de trouver un compromis.

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

Il faut expliquer les bases de ce compromis. Vous avez attiré notre attention sur le fait que le tunnel pouvait comporter des risques.

Quelle est la comparaison entre une tranchée couverte et un tunnel ? Les avantages et les inconvénients ? Pouvez-vous préciser les termes de votre arbitrage ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Il a en été donné quelques-uns tout à l'heure. Il n'y a pas de mystère et vous pouvez regarder les chiffres. Une tranchée couverte coûte moins cher qu'un tunnel foré.

Une installation d'un tunnelier consomme beaucoup plus d'espace et est beaucoup plus difficile à insérer dans le milieu urbain. Elle génère de nombreuses difficultés de transport intermédiaire et tout ce qui concerne la réalisation du tunnel. C'est une difficulté, mais pas une impossibilité.

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

Le tunnel a quand même quelques avantages. Pourriez-vous essayer de les expliquer ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Naturellement, il a des avantages car on ne voit plus la chose.

Sur les tranchées couvertes, on peut ouvrir des fenêtres à certains endroits permettant de minimiser les risques. Je ne suis pas en train de vous dire que les tunnels sont impossibles. Quand on fait un tunnel sur plusieurs kilomètres, on n'a pas ce genre de choses.

Que ce soit en tranchée couverte, ou en tunnel, il est nécessaire de traiter la façon dont l'air pollué généré dans la tranchée couverte ou dans le tunnel est rejeté à l'extérieur, soit aux extrémités, soit par des cheminées pour les tunnels un peu longs.

Ce sont des calculs réalisés en fonction du relief du tunnel, et ces gaz ressortent à l'extérieur. On a une production d'air pollué, que ce soit en tranchée couverte ou en tunnel, qui est bloquée.

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

Cela ouvre un nouveau chapitre, et je ne sais pas si on va pouvoir le traiter complètement ce soir.

M. DAVID SINIGER, ERAGNY:

Concernant la prolongation sur Éragny, sans rentrer dans le détail du tunnel, et j'ai été un peu confus, à part des questions économiques, j'exerce comme vous un métier à responsabilités, c'est le dossier de vos services et votre proposition, je ne vois pas bien l'intérêt à interrompre le tunnel d'Éragny juste à la sortie des dernières habitations. Il reste encore 800 m à prolonger.

Pourquoi ne l'a-t-on pas fait, si ce n'est pour économiser un peu d'argent, ce que je veux bien comprendre ? Et c'est peut-être la réponse. Cela protégerait plus d'habitations.

Je ne vois pas pourquoi le trou à ciel ouvert est moins accidentogène qu'un plafond éclairé ?

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Oui, cela peut être continué.

L'une des questions essentielles dans un tunnel porte sur les problèmes de ventilation en circulation normale. Forcément, on produit dans un milieu confiné à un moment donné de

l'air pollué. La façon de le faire ressortir soulève un problème. Effectivement, la tranchée couverte permet des fenêtres, le tunnel est forcément plus long.

M. DAVID SINIGER, ERAGNY :

Ou en tranchée couverte.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Ce sera la même chose. Si cette tranchée est totalement couverte, il faudra une cheminée d'évacuation. Ici, cela permet de le faire à l'air libre, sinon il faudra que cela parte par les deux extrémités. Dès que l'on entre dans des distances un peu longues, il faut des capacités d'extraction de l'air vicié au milieu, au tiers, au deux tiers. Ce sont des sujets techniques qu'il faudra traiter.

La tranchée couverte permet de le faire de cette manière. On a essayé de le faire à l'endroit le moins habité.

M. DAVID SINIGER, ERAGNY :

Je comprends que le gaz doit sortir.

M. FRANCIS ROL-TANGUY, PREFET, DIRECTEUR REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE :

Une ouverture de ce type prévoit des circulations d'air à l'état normal qui fait diminuer le facteur de risques, en cas d'accident dans le tunnel. Je ne dis pas qu'on ne sait pas le gérer.

A chaque fois, il faut mesurer les risques pris dans les différentes solutions. Il est vrai que ce dossier ne représente pas la solution parfaite et que celle-ci sera adoptée. Effectivement, on peut fermer.

Je donne simplement, et c'est pourquoi nous l'avons fait figurer, les avantages de la fermeture. Sinon, c'est une cheminée selon la longueur du tunnel. Le risque existe en cas d'accident demain.

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

Il faudrait aborder la question de la pollution.

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

On parle de dégagement d'air vicié par une ouverture de 200 m en plein centre de la commune.

Avez-vous tenu compte du coût social du traitement des personnes qui vont être sujettes à tous les rejets toxiques qui vont sortir de cette cheminée ?

Le corps médical international n'arrête pas de dénoncer tous les problèmes qui y sont liés : asthme, malformation cardiovasculaire chez l'enfant, cancer du poumon, diminution de l'espérance de vie de 9 mois. Quand prenez-vous cela en compte ?

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Je ne voulais pas parler que de pollution, car on va en parler demain à St-Ouen-l'Aumône.

Je voudrais répondre à l'intervention de Monsieur ROL-TANGUY. Effectivement, s'il y a des tunnels ou des tranchées, il faut forcément des aérations. Il faut penser à nous bien sûr, mais les automobilistes dans le tunnel en ramassent à peu près cinq fois plus que les gens qui en prennent au-dessus. Cela devient très dur de faire passer des autoroutes en zones urbanisées, car vous êtes empoisonnés au-dessous ou au-dessus.

J'ai une question relative au débat que vous relancez sur la possibilité de faire un sous fluvial à Conflans. Je voudrais bien comprendre l'objet du débat. S'il faut se déterminer sur un tracé violet, bleu, rouge ou vert modifiable à terme à l'issue de ce Débat Public, il faudrait dès aujourd'hui annoncer la couleur.

Des gens ont très logiquement de très fortes inquiétudes. En prenant le tracé bleu à Herblay, il y a des maisons partout à proximité et cela passe en tranchée ouverte. C'est insupportable pour les riverains.

Si d'autres solutions sont apportées demain, par exemple le passage en tranchée sans détruire la plaine de Pierrelaye, ni celle de Herblay, et si l'on pouvait passer en sous fluvial à Conflans-ste-Honorine, en débouchant de l'autre côté sur la forêt de St-Germain : quel serait le problème ?

Je ne veux pas me prononcer pour tel ou tel tracé ce soir, ce n'est pas le propos, mais ce sont des éléments très importants au niveau du débat si l'on veut prendre une décision, car les réactions des uns et des autres ne sont pas du tout les mêmes.

J'ai quand même une grosse inquiétude sur le financement du projet. On connaît la situation de l'État : 1 100 milliards d'Euros de dettes, soit 18 800 € par habitant, et ce n'est pas négligeable. Demain, on va vendre l'autoroute le plus beau du monde ! Je voudrais savoir qui va payer.

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

En tant qu'animateur du Débat Public, pour répondre à votre interrogation, il est évident que le Maître d'ouvrage a présenté une solution de base pour les différents tronçons de tracés. Tout ceci est discutable, et il faudra en parler le moment venu.

Dans certaines circonstances, on peut en parler et dans d'autres on a un rejet total de l'hypothèse et on n'arrive pas à l'approfondir, mais je crois qu'il faudra le faire.

On revient un instant à la question de pollution.

M. DANIEL JEUFFRAULT, ERAGNY:

Je voudrais faire une comparaison avec ce que j'ai relevé hier, et j'aimerais comprendre vos hiéroglyphes : LEQ, L95, L50. Pouvez-vous m'expliquer rapidement afin que je fasse des comparaisons avec mes relevés ?

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

Ce ne sera pas très long. Sur les documents qui vous ont été distribués, vous avez à la fois la photo de l'endroit où la mesure de bruit a été faite, et le résultat de ces mesures de bruit.

M. DANIEL JEUFFRAULT, ERAGNY:

Que veut dire LEQ ?

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

Level Equivalent (niveau de bruit équivalent).

Une première ligne donne LEQ : 6 h – 22 h, c'est la moyenne du bruit enregistrée pendant ce laps de temps.

La ligne en dessous part de 22 h à 6 h. C'est le même bruit moyenné sur la nuit.

Après la moyenne dans cette période (LEQ), on a 4 colonnes : L95, L50, L10 et L1.

L95, c'est le niveau de bruit pendant au moins 95 % du temps.

M. DANIEL EUFFRAULT, ERAGNY:

95 % de 24 heures ou de quoi ?

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

Par rapport à la période, on reste sur la même ligne.

M. DANIEL JEUFFRAULT, ERAGNY:

Quelle est la période ?

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

De 6 H à 22 H ou de 22 H à 6 H.

Les chiffres ont tendance à augmenter.

L1 : c'est le bruit maximum qui a pu être mesuré pendant cette période. C'est souvent le passage d'un camion ou d'une moto. C'est le bruit perçu (L1), c'est souvent 1 % du temps.

Ensuite, vous avez le bruit 70 décibels par exemple sur le tronçon N1. C'est le bruit dépassé pendant 10 % du temps (70,6). Pendant 10 % du temps de la période de 6 h à 22 h, le bruit est supérieur à 70,6 décibels.

Le bruit L50 est le bruit dépassé pendant 50 % du temps.

Le L95 est le bruit dépassé pendant 95 % du temps. Voilà ce que veulent dire ces lignes et ces colonnes.

M. DANIEL JEUFFRAULT, ERAGNY:

Vous nous donnez des chiffres logiques, et j'ai placé mon sonomètre devant un mur antibruit, ce n'est pas un bruit que j'entends à un point précis, mais sur 50 ou 100 mètres

autour. Je me demande comment on peut donner des références, alors que ce n'est pas un bruit comme celui d'une musique. Là, il s'agit d'un ronronnement que l'on entend partout.

Quand on s'éloigne des murs antibruit, c'est exactement la même chose. Il n'y a pas du tout de rebond de casquette.

Derrière les murs antibruit, si une moto passe, les décibels remontent de 15 à 18, pour un camion ils remontent de 10 décibels. Le temps de pause est l'espacement entre deux feux rouges.

Je ne suis pas à côté, mais je comprends les gens qui sont à proximité et jusqu'à 150 mètres. Les mesures ne sont pas les mêmes et le ronronnement est là.

J'ai été accueilli par une personne qui m'a expliqué que quand elle mange sur sa terrasse, elle reçoit 58 décibels et pourtant on est dans les normes (60 décibels). Je voudrais qu'elle vous invite à déjeuner, et vous vous rendez compte. Par contre, elle n'a pas de mur antibruit, celui-ci s'arrêtant à 2 m. Je suis sûr que les riverains subissent au moins 75 décibels (camions, voitures, motos), j'espère qu'ils ont un double-vitrage.

Je vous remercie, maintenant je peux faire ma comparaison.

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

Y a-t-il d'autres questions rapides sur le bruit ?

M. LAURENT SOUFFLET, HERBLAY :

Encore une chose qui m'a choqué, car on parle de pollution, de gêne et de personnes impactées, il y a quelque chose de regrettable dans la brochure de 88 pages, où l'on a plein de choses, notamment des tableaux comparatifs de synthèse. Nulle part, on ne mentionne le nombre de personnes impactées.

On ne le trouve que dans le CD en annexe, ce qui fait très plaisir aux personnes qui n'ont pas d'ordinateur. C'est sur ce CD que l'on apprend que sur le tracé rouge en l'occurrence, environ 200 000 personnes vont être touchées.

Je voudrais savoir si cela gêne quelqu'un ou pas, qu'un tracé touche 200 000 riverains et qu'un autre tracé n'impacte personne à part des oiseaux. Je trouve étonnant que ce ne soit pas mis en exergue sur votre tableau de synthèse.

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

Je souhaiterais que vous me disiez exactement où vous avez vu dans notre étude que 200 000 personnes étaient impactées par la pollution. A priori, je contredis totalement le chiffre que vous pouvez donner.

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

Honnêtement, je ne crois pas que ce chiffre de 200 000 soit dans les annexes.

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

On se place bien dans les conditions d'études de 2020 (donc, les conditions d'études de pollution). Les chiffres figurant dans les annexes font une comparaison par rapport aux normes de 2020, qui sont inférieures aux normes actuelles.

Partout, notamment pour Éragny, on aura une pollution qui respectera les normes, sauf à l'endroit où l'on croise la RN184 avec le tracé rouge.

L'objectif de qualité de l'air (norme européenne considérée comme sans effet sur la santé) : 2 microgrammes par mètre cube. Personne dans notre zone d'étude n'est au-dessus du benzène de cet objectif de qualité.

Concernant les particules fines (PM10)...

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT ANDRESY :

Et les PM 2.5 ?

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

On pourra reprendre les 2.5 avec les éléments de Monsieur TISSIER, en disant qu'il y a 70 % de 2.5 dans les PM10.

Si l'on est dans l'objectif de qualité de l'air de 30 microgrammes par mètre cube, personne n'est au-dessus.

On a des gens au-dessus pour le dioxyde d'azote. Si l'on prend l'objectif de qualité, les personnes au-dessus du dioxyde d'azote, qui respireront un air supérieur à 40 microgrammes par mètre cube, pour le tracé, de 3 à 5 000 personnes seront impactées.

Ce sont les chiffres qui figurent dans les annexes.

Donc, je maintiens qu'il n'y a certainement pas de chiffre à hauteur de 200 000.

M. LAURENT SOUFFLET, HERBLAY :

Les autres tracés ?

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

Cela ressort de modélisation informatique, des précisions n'ont pas lieu d'être.

Sur le rouge : 3 300 personnes ; sur le bleu : 3 900 personnes.

Quand nous avons étudié le tracé bleu, nous nous sommes mis dans les pires conditions en termes de pollution, c'est-à-dire que nous n'avons pas fait de ventilation au milieu du tunnel, mais tout rejeté aux extrémités. Aux extrémités de tunnel, il faudrait modifier notre projet pour baisser ce chiffre.

Sur le violet : on arrive pratiquement au même niveau, compte tenu de notre tracé, soit 3 900 personnes.

Sur le noir : 4 900 personnes.

Sur le vert : 5 000 personnes.

Ce sont les chiffres que vous trouverez dans les annexes de notre dossier.

Le tracé violet ne traverse pas du tout que des champs, dans le secteur d'Issou, de Gargenville, un certain nombre de personnes habitant ces secteurs.

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT ANDRESY :

Et dans la bande de 1 km ?

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

On a également compté le nombre d'habitants dans une bande de 1 km, centré sur le tracé.

Le tracé violet : 15 000 habitants, idem pour le tracé bleu.

Le tracé rouge : 25 000 habitants.

Le tracé noir : 26 000 habitants.

Le tracé vert : 32 000 habitants.

Voilà le nombre d'habitants dans cette bande de 500 m. Nous avons fait ce calcul sur cette bande, car ce sont les gens qui ont le plus de risques d'avoir une pollution due à l'infrastructure routière. Plus on s'éloigne de l'infrastructure, plus la pollution baisse pour rejoindre le bruit de fond, c'est-à-dire que vous soyez à 600 m ou à 2 km, l'air que vous allez respirer uniquement à cause de cette infrastructure est le même.

Idem pour le bruit. La plupart du temps, que l'on soit à 500 m en zone urbaine, on ne perçoit plus le bruit de l'infrastructure mais plutôt le bruit de l'environnement des autres infrastructures plus proches.

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

L'assistance s'effiloche un peu, comme nous nous revoyons le 24 avril, donc nous aurons l'occasion d'approfondir d'autres questions. Nous allons peut-être prendre une dernière question et nous allons demander ensuite à Madame Dominique GILLOT de conclure.

M. PHILIPPE HUART, HERBLAY :

On a parlé de beaucoup de choses ce soir. Une chose me paraît essentielle : veut-on ou non une autoroute ?

Dans certaines villes du Val-d'Oise, ce prospectus a été distribué hier. Le Conseil Régional du Val-d'Oise a émis un beau magazine : « Oui au prolongement de la Francilienne », auquel est joint une enveloppe T ou un questionnaire à remplir directement en ligne sur Internet. Il est mentionné « Débat Public ». J'aimerais savoir si la Commission Particulière du Débat Public est informée.

Il n'y a pas d'autres choix que « oui à l'autoroute ». Ils ne parlent pas de tracés différents. Tout le Val d'Oise a eu ce document, et doit s'exprimer, alors que de nombreuses communes ne sont pas concernées par le problème.

Si l'on fait le ratio, comme un référendum, de l'avis des différents habitants du Val-d'Oise. A majorité, le Val-d'Oise sera pour, et il ne sait même pas de quoi on parle.

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

J'ai connaissance de cette affaire. Cela étant, le débat public n'est pas un référendum. D'ailleurs, vous avez un argument qui est tout à fait valable. Il y a 400 000 habitants dans la zone, si l'on faisait un référendum, il est probable que la plupart estimerait que cela faciliterait la circulation. Les gens sur les tracés seraient minoritaires et on n'en parlerait pas. Ce n'est pas le Débat Public.

Le Débat Public consiste à prendre en compte les différents arguments. Quelqu'un me posait la question : aurez-vous le courage, au-delà des considérations économiques de faire part de tous les problèmes de nuisances qui se posent, et qui conduiraient même, si c'est peut-être moins efficace et plus coûteux, à rechercher des tracés en zone peu dense, la réponse est « oui ».

La Commission Particulière du Débat Public, après vous avoir écouté, aura le courage de dire très honnêtement tout ce qui a été exposé, et de ne pas réduire pour reprendre l'interrogation que vous avez, à un strict arbitrage économique, ce qui fait intervenir bien d'autres composantes.

M. PHILIPPE HUART, HERBLAY :

On a répété à plusieurs reprises que ce serait une décision politique qui aboutirait au choix ou non du prolongement de la Francilienne. François SCELLIER, Député et Président du Conseil Général du Val-d'Oise a des appuis politiques. Donc, on peut avoir peur de la décision politique.

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

J'ai la conviction que ce que nous faisons ici ce soir ensemble pèsera très fortement dans la décision.

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

Monsieur ROL-TANGUY s'est ému, et cela nous l'a fait paraître un peu plus humain, de la sécurité de nos concitoyens, donc des gens qui allaient emprunter cette future autoroute, et de sa crainte éventuellement d'être responsable d'un futur accident qui pourrait compromettre sa vie.

Je l'invite à regarder les chiffres du rapport. Je suis contre tous les tracés, mais comme il faut en choisir un, puisque c'est bien de cela dont il s'agit, tout le monde peut regarder le tracé violet dans la synthèse page 80.

Dans les réponses aux objectifs, on peut lire que le tracé violet fait baisser le risque individuel moyen de sécurité routière de près de 16 %. Aucun autre tracé n'atteint ce chiffre.

Si vraiment, vous craignez pour notre sécurité, choisissez ce tracé, c'est le plus sécuritaire !

(Applaudissements)

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

La sécurité sera en effet un élément à prendre en compte dans le rapport, et donc dans la décision finale.

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

L'ARDIES est une association régionale, qui a une représentation dans le Val-d'Oise, que je préside.

Je prends la parole pour répondre à ce Monsieur qui laisse entendre que le document diffusé par le Conseil Général demande aux gens de voter, qu'il y a une combine quelconque et que l'on n'a même pas besoin de leur expliquer quoi que ce soit : c'est un choix arbitraire et cela se décidera dans le fond par des réunions entre personnes plus ou moins occultes.

C'est une vision passéiste.

(Huées).

L'affaire de l'A104 est un vieux problème. Le prolongement de la Francilienne entre Méry et Orgeval a plusieurs fonctions. L'une d'entre elles, et je viens de l'apprendre aujourd'hui de la bouche de tous ceux qui sont intervenus et de Madame le Maire, est d'alléger la circulation impossible sur la RN184.

Pour nous, chefs d'entreprises, il n'y a pas de politique autoroutière. Le projet de la DREIF est un ancien projet. Ce n'est que du rattrapage. Faire le prolongement, c'est tout simplement tenir un engagement pris il y a 40 ans, et qui a amené des entreprises à quitter la proche banlieue pour aller s'implanter près de Cergy où elles risquent maintenant d'être coincées, et d'être obligées de partir.

Quant au flux tendu, les entreprises l'ont subi, et cela a été un apprentissage assez difficile. Je peux en parler, l'ayant vécu. Mais, nous nous sommes adaptés. Vous vous adapterez aussi : si vous ne voulez pas l'A104, vous verrez les entreprises partir.

Dernier point : pourquoi disons-nous le tracé N°1 ?

(Contestations).

C'est le spectacle que nous donnent la plupart des réunions. Aucun élu ne peut s'entendre. Puisqu'un tracé est déjà fait, que des emprises sont prévues, il n'y a qu'à le respecter.

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

Votre message a été entendu.

MME RIOU, ERAGNIENNE :

J'habite Éragny depuis deux ans à la Challe, près de la RN184. Très rapidement, le prolongement de la Francilienne et ce débat sont arrivés à moi. On ne peut nier cette problématique très lourde.

L'empilement des projets par les différents tracés, dont aucun n'est à ce jour en mesure de susciter ne serait-ce qu'un minimum de consensus n'est pas simple. On en est tous conscients.

Je voudrais affirmer, car je me sens bien dans cette ville, et je suis fière de le dire, ce n'est pas la première fois que j'assiste à des débats, la décision prise par l'équipe municipale de consulter l'ensemble des habitants sur les projets proposés et de présenter le résultat de cette consultation à la commission.

Je comprends tout à fait les différents points de vue de la salle. Ceci dit, il est important au moment où les citoyens manifestent de plus en plus le besoin d'être consultés, cette démarche est essentielle, et on ne peut pas passer à côté.

Ce débat comporte les avis des spécialistes, des experts qui sont importants dans le domaine scientifique, technique et logistique. On pourrait encore être là à 6 heures du matin. Mais, rien ne remplace la capacité d'expertise des citoyens.

On est en 2006, et plus dans les années 80 ou 60. Celle-ci est forgée jour après jour dans la vie quotidienne. A Éragny, chacun peut s'exprimer et c'est aussi le renforcement de la démocratie, ce n'est pas du blabla.

C'est important, car on assiste de plus en plus à la disqualification de l'action politique. Tenir la promesse faite de respecter le choix manifesté, malgré toutes les tensions, tous les partis pris, cela mérite bien d'être salué. Je tenais à le faire.

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

Merci Madame, votre intervention sur la fin tombe parfaitement bien.

Madame le Maire, nous allons nous séparer si vous le voulez bien pour ce soir. Je rappelle que le 24 avril nous serons encore à Éragny, nous aurons sans doute un public assez largement renouvelé. Cela étant, il y a sûrement des personnes qui voudront reprendre la parole à cette occasion.

Nous serons à St-Ouen-l'Aumône demain pour la suite du Débat Public.

MME DOMINIQUE GILLOT, MAIRE D'ERAGNY :

Monsieur le Président, ce soir, nous avons eu une réunion extrêmement intéressante, et très riche en échange d'arguments. J'ai quand même l'impression qu'au-delà des positions arrêtées à l'avance, un certain nombre d'arguments ont porté et ouvert les esprits. Ils ont permis d'avoir une véritable communication.

Je constate que conduire un débat est un exercice extrêmement difficile, garantir la démocratie aussi. J'en ai eu la preuve ce soir.

Ceci dit, cela n'ébranle pas mes convictions. Comme cela vient d'être rappelé dans la dernière intervention, la capacité d'expertise des citoyens ne doit pas être négligée, ni confisquée par quelques-uns, qu'ils soient experts ou leaders associatifs.

Il faut que courageusement, sereinement, nous continuions à diffuser nos arguments de bon sens, même s'ils ne sont pas forcément partagés unanimement, mais la démocratie c'est aussi discuter jusqu'à ce qu'une majorité se dégage et que l'on puisse trouver la meilleure solution pour tout un chacun.

Je reste convaincue que ce soir il était intéressant de rappeler la situation de la RN184, qui n'est pas du tout un problème à disjoindre du prolongement de la Francilienne, comme j'ai pu l'entendre tout à l'heure. Ce sont des problèmes extrêmement liés. Nous y reviendrons le 24 avril si vous le voulez bien.

La séance est levée à 0 h 50.