

Réunion publique A 104 du 5 avril 2006 à Eragny sur Oise

Nous voilà dans cette réunion de proximité attendue à Eragny,

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 **journellement** les nuisances grandissantes de la RN 184
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'Etat,
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 RN 184 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 RN 184,
- 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 RN 184 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 Eragny ne pense qu'il faut laisser la RN 184 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 Eragniens, soient méprisés et que **rien ne se fasse**.

Je vais vous expliquer pourquoi.

Eragny 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, Eragny est passée du statut de gros bourg de 3 500 habitants à une ville suburbaine de la grande couronne avec 17 000 habitants.

(soit 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, Eragny vit avec l'annonce de l'infrastructure qui nous préoccupe sur son territoire.

Depuis 40 ans, Eragny 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 RN 184,
- ou encore menace, comme la réserve pour le fuseau A 104 (ex A 84), 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 4 carrefours particulièrement dangereux.

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 Eragny,
qui habitent Eragny,
qui représentent Eragny,
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 RN 184
et les différents tracés proposés pour le prolongement de la A 104.

Je commencerai par **la vie des riverains de la RN 184.**

Neuf quartiers d'habitation la bordent directement :

- la Papeterie,
- la Ronière,
- 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, 1 000 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,

- 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 anti-bruit 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 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,
 - . 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 **provisaires**, 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'Eragny 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 : tout ceci sera traité dans le cadre de la A 104 : oui, mais tous les documents opérationnels, prévisionnels, étaient muets sur les modalités, le calendrier, les financements ...

Nous avons donc lancé,
sur fonds locaux,
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 RN 184 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 RN 184.**

Enfin,
malgré le gel de la capacité à agir à cause de cette fichue incertitude sur le devenir de la A 104,
auquel la RN 184 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'Eragny 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 RN 184 dans la traversée d'Eragny,
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 Eragny, nous représentons les Eragniens 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
RN 184, le caractère de boulevard urbain qu'elle doit avoir dans la traversée
d'Eragny.

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 de giratoires à l'entrée d'Eragny (Norton et Pablo Neruda).

→ L'échangeur avec la A 15 ayant déjà fait l'objet d'une enquête publique, de 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'Etat pour le lancement de cette seule et unique opération inscrite au Contrat de Plan Etat / 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 A 104,
- **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'Equipement**, ancien de l'EPA, ancien Directeur de Cabinet d'un ancien Ministre de l'Equipement, 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 émergera **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 Ile de France, mais qui contrariait la tranquillité de sa propre région)

et la machine administrative-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 RN 184, 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 RN 184, 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 inscrite 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 (où 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'Equipement 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 anxigène,
- 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 pour sécuriser et dispenser un entretien minimum par décennie et souci de protection environnementale.

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

En tout cas, aujourd'hui, ces riverains du fuseau réservé au tracé rouge, sont très inquiets de ce qui va leur advenir et plaident pour une réalisation ailleurs (qui peut leur donner tort ?).

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 tunnelier dans les documents, le moins serait que cette procédure soit aussi envisagée à Eragny, 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 RN 184,
- 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), 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 attarderons pas dessus.

→ **Et j'en viens au tracé noir** apparu récemment sur les cartes (juste pour le lancement du débat public),
tracé noir qui serait **inéluçtablement** la suite logique d'une absence de décision, d'un « **pas de projet** ».

La RN 184,
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 sera énorme,
et j'enjoins ceux qui croiraient que ce peut être une solution du moindre mal,
à considérer que la RN 184 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 Eragny.

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 reliaieront mon inquiétude.

Voilà, j'ai trop parlé,
mais vous l'avez compris,
Eragny est sinistrée,
Eragny est traumatisée,
Eragny 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 est parti vers une autre responsabilité avec le succès que l'on constate ces dernières semaines.

L'état de la RN 184 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 A 15.
- les tags et les affiches envahissent toujours le mur anti-bruit.
- les fourmis grignotent les animaux morts sur les bas côtés.
- la sortie n° 7 (échangeur A 15 / RN 184) 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 Eragny 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 Eragniens.

C'est dès demain, maintenant, qu'il nous faut considérer les responsabilités, 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 RN 184, 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 accepté de tenir le 24 avril prochain, après un dernier temps de réflexion collective partagée, comme les Eragniens 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 Eragny).

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.