

Commission particulière du débat public
Réunion de proximité à Neuville sur Oise
Jeudi 4 Mai, Foyer communal
Contribution de Fabrice Demarigny,
membre de la commission « A-104 » du Conseil municipal de Neuville sur Oise

**« Quelles sont les conditions nécessaires à l'émergence d'une solution
consensuelle ? »**

Monsieur le Président, mesdames, messieurs les membres de la Commission,
Messieurs les représentants du Ministère de l'équipement,
Monsieur le Maire, mesdames, messieurs les membres du Conseil municipal,
Mesdames, messieurs les élus,
Chers Neuvilleois et Neuvilleoises,
Mesdames, Messieurs,

Avant de détailler les conditions nécessaires à l'émergence d'une solution
consensuelle, permettez moi d'ouvrir ce propos par l'expression d'une réelle inquiétude : celle
de l'impact de ce projet sur notre village.

Impact : ce mot n'est pas neutre ; il résonne comme une menace, comme la certitude
d'une transformation, et il implique la notion de « toucher ». En effet, tous les Neuvilleois,
mais aussi nos voisins des communes situées sur l'éventuel tracé dit historique de l'autoroute
A 104, vont être « touchés » par ce projet. Nous serons touchés visuellement, tout d'abord,
puis touchés par le bruit, touchés par la pollution, tout sera radicalement transformé, et
probablement détruit à jamais et notamment pendant la période très dévastatrice des travaux.

A chaque minute, chaque heure, chaque jour, l'autoroute, si elle traverse Neuville sur
Oise, traversera aussi nos maisons et nos esprits. Elle sera présente en permanence par les
nuisances multiples qu'elle engendrera, et nous ne pourrons plus l'oublier. Il y aura un
« avant » et un « après ».

I- Les conditions d'un bon déroulement du débat public

Au sein de la Commission « A 104 » du conseil municipal de Neuville sur Oise dont
j'ai l'honneur de faire partie, nous pensons qu'un certain nombre de paramètres doivent être
remplis pour que le débat serve une réflexion utile susceptible apporter une réponse
consensuelle.

1. La première condition, et la plus évidente, est que ce débat et la décision sur le
tracé doivent se faire dans le respect du droit constitutionnel. Nous faisons
particulièrement référence à la dernière modification de notre loi fondamentale,

qui comprend désormais une Charte de l'environnement qui stipule que « *chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé* ». Cette disposition nouvelle est vierge de toute jurisprudence et, si les circonstances le demandent, il ne faudra pas hésiter à utiliser ce projet de prolongement de la Francilienne pour essayer les plâtres.

2. Il est important également que les décideurs prennent acte de l'urbanisation accrue de la zone d'étude. Au jour d'aujourd'hui, l'impact de certains tracés centraux sur les populations et leurs biens immobiliers, est sans commune mesure avec ce qu'il aurait été il y a 40 ans ou même 15 ans. C'est une réalité qui s'impose et qui invite à rechercher des solutions plus imaginatives.
3. Il est également de bon sens de ne pas confondre vitesse et précipitation : les tracés soit disant les plus rapides à exécuter ne sont pas forcément ceux qui correspondent le mieux aux besoins économiques exprimés et peuvent même être les plus coûteux.
4. D'un point de vue financier, il convient de rappeler que l'Etat vient de lancer une politique de stricte discipline budgétaire visant à réduire le déficit de la France en 5 ans et ainsi alléger l'énorme poids de sa dette. Inutile de rêver donc : l'heure n'est pas aux grands projets pharaoniques. Il est de surcroît, impensable compte tenu de l'important trafic local que la francilienne soit payante.
5. Il ressort d'ailleurs du dossier soumis au débat que les tracés d'une seule couleur de bout en bout (comme par exemple le tracé rouge), sont les plus coûteux et dépassent le milliard et demi d'Euros. D'un point de vue strictement financier, la solution se trouve vraisemblablement également dans la combinaison de tronçons et d'axes existants, pour lesquelles on doit pouvoir obtenir toujours des montants inférieurs ou proches du milliard d'Euros. Ce chiffre semble indiquer d'ailleurs la limite au-delà de laquelle la dépense n'est plus justifiable auprès des contribuables/électeurs, qu'ils soient locaux ou nationaux.
6. Du point de vue économique enfin, le projet n'a de sens que s'il épouse au plus près les besoins et le développement des zones d'activité existantes et futures. A cet égard, il saute aux yeux, que le tronçon C1 du tracé rouge passant par Neuville sur Oise est le seul qui ne répond à aucun des besoins économiques exprimés et qui esquive admirablement les zones d'activités qui souhaitent bénéficier d'un meilleur accès routier. Ainsi, le tronçon C1 :
 - ∞ n'aide en rien les usines Peugeot existantes à Poissy car il fait arriver l'autoroute par le mauvais côté de la Seine ;
 - ∞ il maintient dans l'isolement les zones d'activités les plus prometteuses de la communauté d'agglomération
 - ∞ enfin, il hypothèque à tout jamais un projet très porteur d'avenir : celui de la plateforme multimodale d'Achères qui offre aux marchandises un accès direct au cœur de Paris. Il convient de signaler que les meilleurs experts s'accordent à dire que le basculement vers l'utilisation accrue de moyens de transports électriques, en raison du prix et de la rareté du pétrole, s'opérera entre 2010 et 2020. Autrement dit, au moment de l'inauguration de cette autoroute. Négliger cette possibilité serait une faute en matière d'aménagement du territoire.
7. Enfin, à Neuville sur Oise, d'un point de vue technique, la construction de l'autoroute relèverait de l'équation impossible. En effet, elle devrait traverser une ligne SNCF de chemin de fer, le RER A, une départementale et enjamber l'Oise sur à peine 1 kilomètre. Cela nécessiterait des tunnels très profonds et la reconstruction des ponts à des coûts dépassant la raison.

8. Au total, tout semble indiquer que le tracé rouge, dit « historique », et en particulier son tronçon C1, n'est plus pertinent ; qu'il appartient donc bien à l'histoire et ne correspond plus aux exigences de l'avenir.

Tels sont les paramètres qu'il nous semble important de prendre en compte pour guider le débat mais pour permettre l'émergence d'une solution satisfaisante pour tous certains éléments font encore défaut.

II- Que manque-t-il pour le débat public soit productif ?

En premier lieu, il faut bien le dire, le débat public s'est mal engagé.

En effet, le maître d'ouvrage n'est pas parvenu à conserver son objectivité ; il n'a pas pu s'empêcher de marquer plusieurs fois sa préférence pour le tracé rouge dans la page résumé du dossier soumis à débat. Or c'est le tracé qui a été écarté à de nombreuses reprises depuis 40 ans et il n'y a objectivement aujourd'hui aucun fait nouveau qui ferait de lui la solution acceptée de tous. On peut même dire que les facteurs qui ont conduit à son rejet se sont accentués (je pense notamment à l'urbanisation croissante). Un débat qui s'enlise entre les « pour » et les « contre » le tracé rouge est parfaitement stérile. Il est inutile d'insister. La solution où tous seraient gagnants est donc ailleurs ; c'est maintenant une évidence.

Au vrai, les partisans du tracé rouge n'avancent finalement qu'un seul argument en leur faveur : celui de sa rapidité de réalisation. Mais nous souhaiterions bien savoir sur quoi se fonde cette affirmation. En effet, en la matière, le dossier ne fournit aucune donnée comparative avec les autres tracés. Décider sur la base de ce seul critère reviendrait à dévoyer le débat public.

Ainsi le débat ne parvient pas à dépasser le rejet ou le soutien à des tracés « monocolor ». Aucune réflexion sur la combinaison de tronçons, entre eux et/ou avec des axes existants, ne se fait jour. Cela s'explique en grande partie par le fait que nous ne disposons pas des données pour le faire. Le dossier devrait fournir le coût de chaque tronçon pour chacune des hypothèses envisageables : à ciel ouvert, avec protection phonique ou sous terre. Nous pourrions ainsi envisager des combinaisons, y compris avec des axes existants. Par exemple : combien coûte l'enterrement de la N 184 dans Eragny ? Combien coûte la transformation d'une partie de la D 30 en 4 voies ? etc... Nul ne le sait.

De plus aucun travail rigoureux n'a été conduit sur les avantages économiques de la combinaison de ce projet avec celui de la plateforme multimodale d'Achères, hormis trois phrases dans un petit encart (page 40), par acquis de conscience.

Ensuite, les simulations de trafic contenues dans le dossier sont réalisées sur base d'un prix du carburant constant. Ceci est totalement irréaliste et fantaisiste. Tout être responsable sait que la voiture particulière à essence va très rapidement devenir un bien de luxe et que la tendance à long terme est à la diminution du trafic en fonction de la hausse du prix du baril. L'économiste que je suis peut vous dire que vous n'observez à l'heure actuelle que l'amorce de la hausse. Il en résulte qu'aucune décision ne peut être dignement prise sans disposer de simulations de trafic à 10 et 20 ans avec un prix du litre à 2, 3, 4 voir 5 euros. Et j'ajoute qu'il faudra accepter ces chiffres avec les sens des responsabilités à long terme même si cela doit conduire à redéfinir les priorités d'investissement en faveur d'autre mode de transports. Le pétrole cher est désormais en réalité incontournable. L'Etat, qui décide de la meilleure utilisation de notre argent, doit prévoir, dés à présent, nos modes de transports des prochaines décennies.

Enfin, et nous comptons ici beaucoup sur votre expérience dans le conduite et la finalisation du débat Monsieur le Président, il plane sur ce dossier un « non dit » très choquant, une idée sous jacente insidieuse et détestable, celle jamais ouvertement énoncée qui veut que détruire le cadre de vie de milliers de pavillons à Neuville, Maurecourt, Andrésy ou Chanteloup les Vignes est bien moins grave ou inconvenant que perturber de loin le calme des maisons cossues de Maison Laffitte ou de Saint Germain en Laye. Or nous sommes tous égaux en droit et toute décision fondée sur ce type de considérations non avouées serait indigne et proprement révoltante.

Au total, si l'on souhaite que ce débat se dirige vers une solution, il faut compléter le dossier (en vue de l'éventuelle réunion thématique de « compromis » et si nécessaire prolonger le débat) avec les éléments suivants :

- une étude indépendante sur les délais de réalisation de chaque tronçon ;
- une étude indépendante donnant des simulations de trafic en 2015 et 2025 avec un prix de pétrole à 100, 200 et 300 dollars le baril ;
- un tableau comparatif des coûts de réalisation de chaque tronçon et de transformation de certains axes existants ;
- une saisine du ministre d'Etat en charge de l'aménagement du territoire pour recueillir son avis sur les synergies entre ce projet et celui de plateforme multimodale à Achères ;
- une saisine pour avis du ministre du Budget sur la faisabilité financière de l'ouvrage. Le flou est total dans ce domaine et l'improvisation est la règle au fil des pages du dossier.

Pour conclure, les Neuvilleois espèrent que la décision qui sera prise montrera que les grandes orientations politiques actuelles, heureusement inspirées par le souci de la préservation de l'environnement et la garantie du droit de chacun au respect de sa qualité de vie, ne sont pas de vaines paroles et permettent de concilier le souci de l'humain avec celui du développement économique pour lequel d'autres solutions de bons sens, plus appropriées, moins coûteuses et techniquement plus faciles à réaliser, sont possibles.

C'est pourquoi, ils demandent solennellement aux représentants de l'Etat de prendre en compte, avec le sérieux qu'exige le droit, les intérêts des citoyens concernés et de l'environnement et de dépasser les inerties de ce dossier pour trouver des solutions techniques, économiques et financières plus réalistes et plus propices à nos modes de vie futurs.

Nous sommes à Neuville favorable à l'Etat intelligent, prévoyant, doté d'une vision à long terme et sachant comprendre puis anticiper les évolutions économiques et sociales de notre temps.

En une phrase, nous ne souhaitons pas revoir les projets poussiéreux et avortés de feu la « ville nouvelle » mais plutôt soutenir les projets d'avenir de notre « nouvelle vie ».