

Intervenants au débat

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, Président
Mme Sophie ALLAIN, M. Yves DESROUSSEAUX

MAITRE D'OUVRAGE :

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

INTERVENANTS :

<u>M. Patrick BARBE, Maire d'Herblay Conseiller général du Val d'Oise :</u>	1
<u>M. Jean-Marc RAFFOLT, Président du CO.P.R.A. d'Herblay :</u>	8
<u>M. SCHLESSER :</u>	12
<u>M. RENAUD, habitant d'Herblay :</u>	13
<u>Mme Laurence LEMESLE, habitante d'Herblay :</u>	14
<u>M. Michel ESNARD, habitant d'Herblay :</u>	15
<u>Mme ANDERA, habitante d'Herblay :</u>	15
<u>Mme Fabienne MORELLI, Habitante d'Herblay :</u>	16
<u>Mme Christelle PIROJA, Habitante d'Herblay :</u>	16
<u>M. FONTAINE, Habitant d'Herblay :</u>	17
<u>M. CONNAN, Habitant d'Herblay :</u>	17
<u>Mme JORGE, Habitante d'Herblay :</u>	18
<u>M. Pierre-Jean QUESNEAU, Habitant d'Herblay :</u>	18
<u>Mme Danièle PALISSON, habitante d'Herblay :</u>	19
<u>M. Robert HAZAN, Maire Adjoint d'Herblay :</u>	19
<u>M. Jean-Christophe POULET, maire de Bessancourt, Représentant des Verts Île-de-France :</u>	19
<u>M. Marc BENOIT, Habitant d'Herblay :</u>	21
<u>M. Dominique GICQUIAUD, Habitant d'Herblay :</u>	21
<u>M. Michel VALLADE, Maire de Pierrelaye :</u>	22
<u>M. FOUSSET, Habitant d'Herblay :</u>	24
<u>M. Léonard SIMÉONE, Habitant d'Herblay :</u>	25
<u>M. Laurent LANTOINE, Herblay :</u>	29
<u>M. Yves DESROUSSEAUX, Membre de la Commission Particulière du Débat Public :</u>	31
<u>M. Gérard DEYDIER, Habitant des Buttes Blanches à Herblay :</u>	31
<u>M. Philippe HOUBART, Responsable CAPUI (Collectif pour l'Annulation des Pollutions Urbaines et Industrielles) :</u>	32
<u>M. CARON, Habitant Herblay, Quai de seine :</u>	34
<u>M. Jean-Michel BOICHOT, CO.P.R.A. Éragny :</u>	35
<u>Mme BERENGUIER, Habitante d'Herblay :</u>	36
<u>M. Michel KLASSEN, Regroupement des associations d'Herblay :</u>	37
<u>Mme Nadine PORCHEZ, Regroupement des associations d'Herblay :</u>	37
<u>Mme PELLADEAU :</u>	48
<u>M. ROUSSEL, Habitant d'Herblay :</u>	48
<u>M. Loeiz RAPINEL, Conseiller Municipal Socialiste d'Herblay :</u>	49
<u>M. Jean-Charles RAMBOUR, Adjoint au Maire d'Herblay :</u>	51
<u>Docteur VIAL :</u>	52
<u>M. MUSOTTE, Habitant d'Herblay :</u>	56
<u>M. Jean-Paul VALENT, Herblay :</u>	58

La séance est ouverte à 20 H 35 sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.

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

Bonsoir à toutes et à tous.

La Commission Particulière du Débat Public pour cette réunion de proximité sera représentée ce soir par Sophie ALLAIN et Yves DESROUSSEAUX et moi-même, Jean BERGOUGNOUX, Président de cette Commission Particulière.

Puisque nous sommes à Herblay ce soir, il semble normal que ce soit Monsieur le Maire d'Herblay qui introduise nos débats.

Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. PATRICK BARBE, MAIRE D'HERBLAY CONSEILLER GENERAL DU VAL D'OISE :

Monsieur le Président, vous nous avez vraiment donné une vraie fausse joie, car lorsque nous avons vu, les Herblaysiens comme moi-même, qu'il n'y avait pas de réunion publique prévue à Herblay, nous avons tous pensé que les tracés envisagés de l'A104 ne passaient plus sur notre Ville.

Hélas, il a bien fallu se rendre à l'évidence, avec la documentation distribuée et la réunion de Pontoise que c'était bien 3 tracés sur 5 qui pouvaient passer à Herblay. Alors pourquoi pas de réunion à Herblay alors que c'était une attente forte des Herblaysiens ? Etait-ce un acte manqué ? L'avis des Herblaysiens était-il sans intérêt ? Je ne le pense pas, mais qu'il s'agit simplement d'un oubli.

C'est pourquoi au cours de la réunion d'ouverture du 8 mars à Pontoise, je vous ai interpellé directement pour obtenir une réunion publique dans notre ville, demande que vous avez immédiatement acceptée et je vous en remercie.

Je vous félicite aussi ce soir pour votre organisation, très professionnelle. C'est une chance pour chacun de saisir l'opportunité qui se présente de s'exprimer sur la question de l'A104 qui concerne Herblay depuis 40 ans.

Mesdames et Messieurs, merci à vous tous d'être ici ce soir. Je m'aperçois en vous voyant que nous avons eu raison de changer de local, car à l'origine, nous avions prévu de vous accueillir au Théâtre, mais il aurait été trop petit. Malgré l'optimisme dont nous avons fait preuve en mettant 500 chaises, nous n'avons pas été assez prudents dès le départ.

Merci d'exprimer vos avis avec calme et sérénité, en respectant la pensée d'autrui, c'est cela aussi la démocratie. Je ne doute pas que ce soir notre réunion soit très positive pour que chacun progresse dans la connaissance de ce dossier ô combien difficile. L'enjeu pour notre ville est de taille : 3 tracés sur 5 pour la Ville, notre réunion doit donc être à la hauteur de cet enjeu.

Monsieur le Président, je vous laisse le soin d'animer les débats et cette réunion, j'ai confiance dans votre mission. Nous savons que les avis de chacun vont être notés et consignés dans les dossiers de votre Commission. Nous avons tout à fait confiance dans la teneur de votre rapport. Merci Monsieur le Président.

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

Merci Monsieur le Maire.

DANS LA SALLE : Quelle est votre position ?

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

Monsieur le Maire va reprendre la parole dans quelques minutes.

Nous sommes à Herblay ce soir, Herblay n'a évidemment pas été oubliée, beaucoup de réunions de proximité sont venues se rajouter à une première liste. La salle montre de toute évidence que cette réunion répondait à une réelle attente.

Avant que nous entrions dans le vif du sujet et que nous entendions la position de Monsieur le Maire d'Herblay dans quelques minutes, je vais vous dire quelques mots sur le Débat Public et sur le rôle des personnes présentes à cette tribune pour dialoguer avec vous ce soir.

Il doit être bien clair que ce dont nous allons parler, c'est d'un projet, présenté par un Maître d'ouvrage qui est représenté ce soir par Éric DEBARLE et Christophe LEFEVRE. Ce sont eux qui défendent le projet.

Il est non seulement permis mais nécessaire d'en discuter l'opportunité, et dans l'hypothèse où il serait retenu, de discuter les options qui sont concevables pour sa réalisation, et en insistant encore plus sur les aspects locaux concernant Herblay que vous êtes les mieux placés pour connaître.

La Commission Particulière du Débat Public que je préside, est dans cette affaire totalement indépendante du Maître d'ouvrage et est un intermédiaire entre le public qui, à un titre quelconque peut être concerné par ce projet, et le Maître d'ouvrage.

Pour faire court et simple, notre mission se résume en trois mots : informer, écouter, rendre compte.

Informer, pour nous, consiste à veiller à ce que tous ceux qui peuvent être intéressés par cette affaire aient non seulement la documentation de base, mais aussi la possibilité d'avoir les réponses à toutes les questions qu'ils se posent et la Commission Particulière du Débat Public est là pour écouter vos questions et vérifier que le Maître d'ouvrage y apporte bien les réponses complètes et sincères.

Soyons tout à fait clairs, sur l'information initiale, nous avons un projet assez grandiose, nous avons tiré à 240 000 exemplaires 3 petites brochures qui devaient aller dans toutes les boîtes aux lettres des habitants de la zone d'étude.

En fait, il y a eu des ratés très significatifs dans la distribution et nous nous efforçons de les réparer. Pour ceux qui sont présents, c'est facile, toute la documentation est disponible à l'entrée, en particulier nous avons mis, et ce sera très utile pour participer au débat de ce

soir, la carte des tracés, la manière dont ces tracés prendraient corps sur le terrain par des ouvrages et des photomontages montrant ce qui pourrait se passer à Herblay si une des hypothèses était retenue.

Ensuite, vous écoutez et c'est peut-être là l'essentiel de notre mission et nous allons y consacrer ce soir la majorité du temps. Le Maître d'ouvrage répondra bien entendu aux questions que vous lui poserez, mais nous n'envisageons pas de faire de grands exposés, nous sommes là pour écouter, recueillir vos avis, vos arguments. C'est la première façon de s'exprimer au travers de cette réunion publique. Il y aura d'autres réunions publiques de proximité et si vous vous sentez motivés, il n'est nullement interdit que vous suiviez non seulement la réunion d'Herblay mais que vous alliez voir dans d'autres réunions ce qui se dit.

Vous avez aussi la possibilité de nous écrire, la possibilité d'utiliser des cartes T, la possibilité de remplir les petits papiers que vous avez trouvés à l'entrée, j'ai vu que vous en aviez imprimés vous-mêmes et nous en avons aujourd'hui une belle pile. Chaque fois qu'il s'agit d'avis, ils seront répertoriés et nous serviront à établir notre rapport final. Lorsqu'il s'agit de questions, elles seront également répertoriées et le Maître d'ouvrage y répondra sous notre contrôle.

Voici pour l'expression, mais il y a aussi un instrument qui est très utile, à la fois pour l'information et l'expression, c'est le site Internet. Notre site Internet est aujourd'hui un vrai succès, nous avons dépassé depuis longtemps les 12 000 consultations et à l'heure actuelle, nous avons eu 310 000 fichiers téléchargés.

Il y a de l'information, il commence à y avoir, malgré un démarrage un peu lent, l'enregistrement des avis, les réponses à un certain nombre de questions, ce qui prend un petit peu de temps car nous n'en avons pas loin d'un millier sous des formes diverses et il faut les traiter sérieusement.

A l'issue de chaque réunion, la Commission Particulière réalise un petit compte rendu rapide qui n'a aucune prétention à refléter toute la richesse de ce qui s'est dit, mais qui vous permet de suivre l'actualité de ce qui se passe dans les différentes réunions.

Puis, nous avons la retranscription complète du débat, c'est elle qui fait foi et qui nous servira dans l'établissement de notre rapport final.

Ce rapport final a pour fonction de retracer les arguments qui ont été échangés au cours du débat. Dans ce rapport final, nous serons impartiaux, ce qui ne signifie pas que tout au long du débat, nous serons passifs et que nous nous contenterons d'ouvrir les oreilles. Nous essaierons à travers l'organisation des différentes réunions de faciliter les échanges et s'il apparaît, à un moment donné, des éléments de convergence, nous y serons particulièrement attentifs pour les soumettre à celui qui doit prendre la décision.

Le calendrier de ce rapport final est le suivant : le 6 juillet, à Pontoise la Commission Particulière du Débat Public vous présentera, en quelque sorte, un avant-projet de rapport. Il vous dira « si nous devons l'écrire aujourd'hui, voilà ce que nous écrivions », et nous recueillerons toutes les observations, tous les compléments, toutes les contradictions que vous voudrez émettre.

Le 8 juillet, après l'arrivée des dernières contributions, le débat s'arrête, nous rédigeons notre rapport. J'ai comme objectif qu'il soit prêt peu avant fin juillet. Il sera transmis très

rapidement au Ministre, et au moment où le ministre reçoit ce rapport, accompagné du bilan du Président de la Commission Nationale, il dispose de trois mois pour prendre une décision.

S'il advenait qu'il ne prenne pas de décision, cela signifierait que le projet est abandonné. Le plus vraisemblable est, on peut le supposer, qu'il prendra une décision, et il dira quelle option il retient et sur laquelle il demande qu'on engage des études complémentaires.

Voilà quel est le déroulement de ce débat et de la suite qui y sera donnée par le Ministre qui prendra la décision.

Voilà ce que je voulais dire en introduction au Débat Public, vous avez donc bien compris que la Commission Particulière, indépendante du Maître d'ouvrage, est à votre entière disposition pour faciliter votre information et recueillir vos expressions vis-à-vis de ce projet.

Y a-t-il sur cette question du Débat Public des questions émanant d'habitants d'Herblay, qui nous sont arrivées soit ce soir, soit par Internet ?

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

Deux questions émanant du site Internet. « *Quel poids les villageois, les habitants auront-ils dans votre décision et quel est le poids politique, économique et financier des constructeurs automobiles, routiers et aéroports sur ce projet ?* »

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

Nous écouterons tout le monde et nous retracerons les arguments qui ont été échangés. Dans un Débat Public, tout le monde a droit à la parole et l'avis d'un simple citoyen, puisque certains d'entre vous aiment se présenter ainsi, dès lors qu'il comporte des arguments valables a autant de poids, je m'en excuse auprès de Messieurs les Maires, que celui d'un notable et que celui d'un industriel. C'est la qualité des arguments qui compte et non pas le poids économique des différents acteurs.

Le Débat Public n'est ni un référendum, ni sujet à des actions de lobbying.

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

Une autre question : « *Je souhaite savoir si la Commission Particulière du Débat Public a donné son aval à l'initiative du Conseil Général du Val d'Oise* » qui porte sur une déclaration de soutien au projet ».

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

Le Conseil Général du Val d'Oise ne nous a pas demandé notre aval, nous n'avons bien évidemment pas à le lui donner. C'est un acteur parmi d'autres de ce débat, il a une opinion, il l'exprime à travers un journal qu'il finance, qui est le sien et nous n'avons en aucune manière à intervenir ni dans sa décision de s'exprimer, ni dans le contenu de ce qu'il dit.

Ceci est une initiative du Conseil Général à laquelle nous sommes totalement étrangers.

Nous allons maintenant en venir à des déclarations sur la problématique générale de ce projet vu d'Herblay.

Monsieur le Maire, vous ouvrez le débat sur ce point.

M. PATRICK BARBE, MAIRE D'HERBLAY CONSEILLER GENERAL DU VAL D'OISE :

Mesdames, Messieurs, quelqu'un a dit tout à l'heure : « Monsieur le Maire quelle est votre position » ? Nous y voilà.

Vous avez répondu nombreux, vous êtes plus de 600, à l'invitation que la mairie a rédigée et qui a été distribuée dans les boîtes aux lettres des Herblaysiens par les services municipaux. Je vois des têtes qui hochent, cela signifie une fois de plus que quand on distribue, tout le monde ne reçoit pas, c'est un vrai problème, nous avons essayé de faire le mieux possible.

Vous avez aussi reçu cette invitation de la part du regroupement des 13 associations de la ville - créé à cette occasion et je les félicite de cette initiative – qui l'a reprise à son compte avec distribution de tracts et affiches. Malgré les vacances scolaires, le sujet est toujours d'actualité.

Oui, Herblay a besoin de votre avis, la Commission a besoin de votre avis, et il faut que chacun se manifeste.

Ce soir, je prends la parole en tant que maire d'Herblay. Élu en mars 2001, je suis depuis cette date mandaté pour représenter la totalité des Herblaysiens, toutes tendances confondues. Je suis là pour représenter l'intérêt général des Herblaysiens, et cet intérêt général, c'est dire :

NON, IL NE FAUT PAS QUE LA FRANCILIENNE PASSE SUR HERBLAY.

Et je vais maintenant vous dire pourquoi.

Le Conseil Municipal s'est déjà prononcé deux fois sur l'A104 :

- une première fois le 23 mai 1996, Jean-Pierre LECHALARD étant maire, avec un texte adopté à l'unanimité, que j'avais voté à l'époque, qui rejetait déjà tout tracé du fuseau Sud-Est (tracés bleu, rouge, vert et noir de maintenant).

- la deuxième fois, c'était au cours du conseil municipal du 26 janvier dernier. Sur mon initiative, une délibération a été élaborée par un groupe d'élus de la majorité et de l'opposition, elle a été votée à l'unanimité. Ainsi, au-delà des clivages politiques à Herblay, tous les élus ont pu trouver un terrain d'entente dans le sens des intérêts des Herblaysiens. C'est pourquoi ce soir je peux m'exprimer devant la Commission avec la force et la détermination que me permet l'expression unanime de notre assemblée. Pour nous, il y a la délibération du Conseil Municipal et rien que la délibération.

Au préalable, quelques précisions :

- Nous voulons nous occuper des problèmes propres à notre ville et seulement de ceux là, même s'il peut arriver que nous soyons amenés à donner un avis sur ceux de nos voisins immédiats, dans notre intérêt commun. Je remercie de leur présence Monsieur RIBAUT, Maire d'Andrézy, Monsieur LAMY, Maire de Saint-Germain en Laye, et Michel VALLADE, Maire de Pierrelaye. Nous ne nous mêlons pas des affaires des autres communes.
- Les aspects techniques (qu'ils concernent les études du trafic, la géologie, la pollution sonore et la pollution chimique, la sécurité ou les aspects financiers) ne sont pas de notre compétence pour l'instant. Je sais qu'il y a dans la salle des spécialistes

compétents sur chacun de ces sujets (pollution, trafic, problèmes géologiques, nappes phréatiques, la sécurité...). Leurs dossiers viendront rejoindre le dossier de la Mairie d'Herblay. Ils nous donneront leur avis motivé en temps voulu, et lors des réunions thématiques de juin organisées dans ce but.

- Je voulais réserver mon point de vue pour la réunion de ce soir. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas pris la parole à Pontoise et je n'ai pas assisté aux réunions qui ont suivi dans les autres communes. A partir de demain, je participerai aux débats dans les autres communes riveraines pour faire entendre la voix d'Herblay.
- Enfin je rappelle que j'ai créé un groupe de travail représentant toutes les tendances politiques du Conseil Municipal afin de travailler avec le Maire sur ce dossier. Des membres de ce groupe ont évidemment participé à toutes les réunions de proximité.

Alors cette délibération, que dit-elle ?

1) Nous sommes parfaitement conscients des problèmes que pose la saturation de la RN184 à Conflans, Éragny et St-Ouen-l'Aumône : villes coupées en deux, sécurité des riverains et des automobilistes mise en cause tous les jours, pollution sonore et atmosphérique. Cette situation ne saurait durer. Il est de notre devoir de responsable politique de contribuer à apporter une solution.

2) Oui au bouclage de la Francilienne

- Le bouclage de la Francilienne est indispensable et je regrette quant à moi, profondément, que les politiques de l'époque de la création de la ville nouvelle n'aient pas réalisé le schéma des structures de 1967/68, qui disait : « *la connaissance des autoroutes futures est nécessaire pour fixer l'emplacement des premiers logements de façon à donner aux premiers habitants la garantie qu'ils ne seront jamais dérangés par le bruit de la circulation* ». En 40 ans, qu'a-t-on fait ? Rien, ou presque rien. Hier, les conditions étaient idéales, aujourd'hui, elles soulèvent davantage de problèmes.
- Oui, ce bouclage est nécessaire, et d'autres que moi en préciseront les raisons : développement économique donc de l'emploi, attractivité du pôle étudiant, service aux particuliers, contribution au développement de l'aménagement du territoire du Val d'Oise. Toutes ces questions seront reprises et ont déjà été très largement évoquées.
- Je dis bien « bouclage » et non pas « prolongement ». Le titre de prolongement entre Cergy et Poissy ne me convient pas du tout, car je crois que c'est l'intérêt général qu'il y ait une voie dans la continuité de ce qui a été fait entre Méry sur Oise et Roissy et qui fasse le tour de l'Île-de-France. Et donc la première question qui se pose, c'est « que se passe-t-il après Orgeval ? » Aujourd'hui, je n'ai pas de réponse.
- Enfin je dis « Francilienne » et non pas « de Cergy à Orgeval » comme dans les brochures de la Commission, car cette voie ne doit pas être réalisée uniquement pour préserver les intérêts de Cergy, de Poissy ou de constructeur automobile dont on parle quelquefois, mais être construite dans l'intérêt général non seulement des communes de l'Ouest de l'Île-de-France mais de la Région toute entière.

3) pas de tracé sur Herblay

- Nous sommes responsables de l'intégrité du territoire. Ce territoire est déjà coupé par la RD14, l'autoroute A15, la voie SNCF, la 11^{ème} Avenue. Je veux rassurer ceux qui pensent que les travaux sont arrêtés en attente de la décision de l'A104 Nous inaugurons (le Conseil Général et le Maire d'Herblay) la deuxième partie de la 11^{ème} Avenue avant fin 2006. Nous ne voulons pas d'un Herblay mille feuilles, avec une nouvelle séparation Nord-Sud qui renforce l'isolement les quartiers excentrés.
 - Nous ne voulons pas voir démanteler cette « coulée verte » qui relie, avec d'autres villes, la forêt de Montmorency à la forêt de Saint-Germain, l'Oise à la Seine. C'est le poumon vert de notre Ville puisque avec 280 hectares elle couvre 20 % de notre Ville pourtant fort étendue (1 250 hectares). Le SDRIF, Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France, a dessiné les contours de cette coulée verte, avec des restrictions d'urbanisme draconiennes. Ce périmètre nous paraissant incomplet, nous avons profité de la procédure de révision du SDRIF pour demander une nouvelle cohérence de cette zone au milieu de la Ville.
 - Avec les 6 autres communes qui comme nous possèdent des espaces naturels voués à l'agriculture, aux boisements et aux loisirs, nous avons constitué un syndicat, le SIECUEP, pour protéger cette Plaine qui couvre au total 1 600 hectares en élaborant une charte d'urbanisme et d'environnement. Chaque ville s'est engagée à respecter dans ses documents d'urbanisme les termes de cette charte. Alors que moi, Maire, je ne peux élargir d'un mètre une voie existante dans cette coulée verte, comment l'État pourrait-il créer sans problème une 2 fois 3 voies en plein milieu de cette coulée verte ? Il y a vraiment des différences de comportement.
 - Nous devons protéger notre patrimoine, et les paysages qui en font partie. Aujourd'hui, nous avons conscience qu'un paysage est une valeur qui appartient à une ville autant qu'un monument, qu'une rue ou que ses équipements. Ce sont les bords de Seine, leur tranquillité, les peupliers des paysages impressionnistes déjà largement sabotés par le SIAAP, les carrières que nous avons ouvertes au public, le futur parc des Alouettes, le parc des Cailloux Gris actuellement à l'étude. A nous de protéger ce patrimoine.
- 4) Nous avons dit dans cette délibération que les futurs aménagements ne devaient pas développer de nuisances supplémentaires aux riverains quels qu'ils soient. Bien entendu, cela s'applique sans contestation aux habitants des Buttes Blanches, des Courlains, des Cailloux Gris ou du quai de Gaillon. Ce sont les premiers à être touchés par les projets qui circulent en ce moment. Aujourd'hui, ce sont des quartiers où il fait bon vivre, mais demain, qu'en sera-t-il ?
- 5) Question nuisances, Herblay a donné et continue à donner : nuisances aériennes, autoroute A15, et avec le voisinage du SIAAP, nuisances olfactives, visuelles, sonores, risques d'accidents.
- 6) Nous ne voulons pas de péage, sous aucun prétexte. Rapidement, les raisons sont les suivantes : il n'y a pas de péage dans la partie Est de la Francilienne. Si nous faisons payer les voies dans le Val d'Oise, les riverains n'utiliseront pas ces voies et resteront sur les voies locales. Si les péages sont en surface, d'importantes emprises au sol seront mobilisées avec un accroissement important des pollutions de tous ordres.

- 7) Enfin, nous avons décidé de participer activement aux travaux de la Commission pour faire entendre clairement la voix d'Herblay. Le Conseil Municipal se manifesterà quand il sera nécessaire de le faire.

Voilà le contenu de cette délibération.

Il y a bien longtemps, nous avons refusé d'entrer dans la ville nouvelle pour privilégier le cadre de vie d'Herblay, dans un environnement pavillonnaire au milieu de la nature. Herblay n'est pas une ville de banlieue comme les autres. On dit toujours que c'est un village avec les services d'une ville et c'est ce que recherchent particulièrement les nouveaux arrivants. A nous de préserver cet environnement. Le nouveau PLU va d'ailleurs dans ce sens.

En tant que Maire je défendrai cette position.

En tant que Conseiller Général du canton d'Herblay, j'ai voté la délibération qui prend acte de la participation du Conseil Général au débat animé par la Commission et de la nécessité du bouclage de la Francilienne. Seuls deux conseillers se sont abstenus. J'ai pour ma part estimé que cette délibération respectait parfaitement notre position du Conseil Municipal.

Le journal sorti par le Conseil Général ne dit pas autre chose que ce que je viens de vous dire : oui, il faut participer ; oui, il faut boucler.

En revanche, dans la suite du débat, si le Conseil Général recommande une solution contraire aux intérêts des Herblaysiens tels que définis plus haut, je saurai prendre position et voter contre une telle proposition. C'est clair.

Monsieur le Président, voilà exposée la position de la Mairie d'Herblay. Je vous rends la parole, place au débat.

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

Merci Monsieur le Maire. Je donne maintenant la parole à Monsieur Jean-Marc RAFFOLT, Président du CO.P.R.A. local.

M. JEAN-MARC RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. D'HERBLAY :

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, Bonjour, merci d'être aussi nombreux aujourd'hui.

A l'inverse de Monsieur le Maire, je vais immédiatement vous donner la position du CO.P.R.A. d'Herblay que je représente aujourd'hui.

Elle est claire et nette, c'est : NON A TOUT TRACE EN ZONE URBANISEE.

Pendant des années, il n'a existé que le tracé rouge, et pendant toutes ces années nous nous sommes battus contre le tracé rouge. Aujourd'hui ressortent d'autres tracés, dont en particulier le bleu, qui lui aussi traverse des zones urbanisées, donc bien évidemment le CO.P.R.A. d'Herblay est contre le tracé bleu, ce qui en résumé donne :

NI BLEU, NI ROUGE, NI VERT, NI NOIR.

Je voudrais en quelques mots retracer les quinze ans de lutte concernant notre ville. Les Herblaysiens et les Herblaysiennes ont été parmi les premiers à se lever contre l'autoroute

de l'époque, à tel point qu'il existait une association de défense avant même l'apparition du CO.P.R.A. Qu'ont fait le CO.P.R.A d'Herblay et les habitants d'Herblay durant toutes ces années ?

Les décideurs et l'État n'ont pas voulu de concertation, ou alors ils ont mis au point des concertations complètement fantoches. Nous avons donc pendant toutes ces années utilisé les armes qui nous restaient, des manifestations, des tracts, des pétitions (plus de 14 000 signatures), des blocages de péages, des opérations escargot, et tous ces moyens que nous avons utilisés nous ont permis par trois fois de faire reculer le projet. Trois Premiers Ministres successifs ont annulé le tracé de l'époque.

Nous en sommes aujourd'hui au quatrième round, normalement le dernier, l'État a tiré un peu les leçons de ses trois échecs précédents et il semble vouloir nous la jouer « consultation », quelque chose du genre « Françaises, Français, je vous ai compris ». Au CO.P.R.A. d'Herblay, nous sommes très sceptiques sur cette consultation, et je dirais plus tard pourquoi. Mais nous sommes des démocrates, contrairement à ce que certains laissent entendre, nous participons à ce quatrième round, activement, depuis les premières réunions, en posant des questions, en faisant des documents écrits, en intervenant.

J'ai dit que nous n'avons pas confiance, en effet, pour nous, il ne fait aucun doute, et pas seulement à la lecture du document, que le Maître d'ouvrage a une consigne, la même qu'il a depuis 15 ans : faire passer le rouge. Ils vont essayer de noyer les opposants sous des chiffres, ils vont essayer de les diviser en inventant des couleurs, bleu, rouge, vert, noir, ils sont très forts pour éluder les questions et aussi, je pèse mes mots, quelquefois pour arranger les chiffres si c'est nécessaire.

Il semble bien que la consigne qu'ait reçue Monsieur ROL-TANGUY est : débrouillez-vous, mais faites passer le rouge. Je sais qu'il existe une autre théorie, c'est que le tracé bleu apparaîtrait au dernier moment, comme par miracle, comme une solution de compromis. Au CO.P.R.A. d'Herblay, les administrateurs n'y croient pas, pour nous ce tracé bleu est un piège pour endormir les opposants historiques et aussi pour diviser les combattants, piège qui malheureusement, Messieurs les Élus a un petit peu fonctionné chez vous.

Que ce soit ou non un piège n'est pas la question fondamentale, car ici, à Herblay, nous n'en voulons pas, ni du tracé rouge, ni du tracé bleu, comme nous ne voulons pas non plus ni du noir, ni du vert chez les autres.

Lorsque j'aurai fini mon intervention, Monsieur BERGOUX qui est un homme fort poli me remerciera, et dira « j'ai bien compris que le CO.P.R.A. d'Herblay est opposé à tout tracé en zone urbanisée », ce que je pense tout le monde aura compris. J'aimerais que la Commission Particulière du Débat Public note et comprenne bien que la mobilisation enfle. En 2006, la mobilisation n'a jamais été aussi forte. Le CO.P.R.A. qui a été composé pendant 10 ou 12 ans de 10 comités de villes a vu l'année dernière Neuville le rejoindre et la semaine dernière, Jouy-le-Moutier nous a rejoint. Le CO.P.R.A., c'est aujourd'hui 12 comités de villes.

Le CO.P.R.A. d'Herblay voit actuellement ses adhésions augmenter de façon très importante, et ce qui est plus important encore, et nous le devons au Maître d'ouvrage et à tous les partisans de l'autoroute, nous arrivons à toucher des quartiers dans tout Herblay, chose que nous avions quelque mal à faire.

Il n'y a pas que le CO.P.R.A. à Herblay, vous aurez entendu Monsieur BARBE qui rejoint la position de « Non à tout tracé en zone urbanisée », vous entendrez la position de Monsieur RAPINEL, le représentant de l'opposition municipale, rappeler également son opposition à

tout tracé en zone urbanisée, et, Monsieur le Maire en a déjà parlé, il y a aujourd'hui une douzaine d'associations d'animation des quartiers qui se regroupent et font un travail admirable d'information, sur un seul mot d'ordre qu'ils vous développeront dans quelques instants : non aux tracés en zone urbanisée.

A Herblay, la mobilisation augmente, les Élus s'unissent, le CO.P.R.A. se renforce, les associations se regroupent, les Herblaysiens se mobilisent. A quoi est-ce dû ? Au fait que nous sommes de plus en plus nombreux à nous rendre compte que cette A104 serait une véritable catastrophe dans Herblay.

Le tracé bleu impacte quatre quartiers : les Bournouviers, les Cailloux Gris, les Chênes et les quais de Seine. Le tracé rouge en impacte trois : les Cailloux Gris, l'Orée du Bois, et les Buttes Blanches. Dans ces derniers quartiers, 1 000 pavillons sont sacrifiés, les premiers se trouveront à 60 m de l'autoroute A104 dans le cas du tracé rouge.

J'aimerais tordre le cou à une idée fausse. On entend souvent dire par des partisans de l'autoroute « après tout, c'est un peu de la faute des habitants, ils sont venus construire leurs pavillons alors que la route était prévue ». Il y a 40 ans, une route était effectivement prévue, c'était une desserte locale, à tel point qu'en 1972, sur un autre sujet, les habitants ont rencontré la DDE de l'époque, pour dire : « *le quartier s'urbanise, il va encore s'urbaniser, il faudrait peut-être reculer un peu votre route* ». La réponse de la DDE a été : « *inutile de la reculer, cette route ne se fera jamais* ».

Pour ceux d'entre vous qui ne seriez pas convaincus, je vais appeler à la rescousse le Maire de St-Ouen-l'Aumône, Monsieur Alain RICHARD, qui lors de son intervention le 6 avril disait : « *Au moment où la municipalité de St-Ouen-l'Aumône a fait construire les logements le long de la RN184, elle ne pouvait imaginer qu'elle deviendrait une voie aussi importante* ».

Monsieur le Maire, futur Ministre n'imaginait pas que la route deviendrait aussi importante, la DDE affirmait que la route ne se ferait pas, et les habitants auraient dû comprendre que leur modeste route allait devenir une autoroute 2 fois 2 voies, desserte locale, régionale, nationale et internationale ! Ils auraient dû être vraiment forts pour le comprendre ! De plus, à l'époque, les habitants croyaient en la parole de l'État et ils veulent toujours y croire.

Revenons aux impacts de l'A104 sur Herblay. Nous l'avons vu, de nombreux quartiers, donc de nombreux habitants sont touchés, mais il y a également nos enfants, petits comme grands et nos lieux de vie. Quels choix nous propose le Maître d'ouvrage ? Quelque chose comme : si vous êtes pour que la pollution attaque, entre autres, les écoles maternelle et primaire des Buttes Blanches, les écoles primaire et maternelle des Cailloux Gris, tapez rouge. Si vous préférez qu'elle attaque le lycée, le collège et la nouvelle école pour handicapés, tapez bleu. Pour les hésitants, pour ceux qui n'ont pas encore fait leur choix, je précise que le rouge va également détruire un centre équestre et une piste de vélo-cross, le bleu détruira le site historique dont parlait Monsieur le Maire, des carrières, et ils vont polluer tous ceux qui bénéficient du dojo régional.

Votre choix sera facturé entre 1 et 2 milliards d'Euros, mais vous gagnerez, vous, votre famille et tous vos voisins un superbe kit de survie en zone polluée.

(Applaudissements).

Voilà pourquoi, le CO.P.R.A. d'Herblay, les Élus, les associations, les populations s'opposent catégoriquement à tout tracé en zone urbanisée.

J'entends déjà la réponse des autres, j'ai participé à toutes les réunions, j'entends déjà Monsieur Alain RICHARD Maire de St-Ouen-l'Aumône et Monsieur MASDEU-ARUS, le Maire de Poissy, dire : « *c'est trop facile, vous êtes opposés à tout, vous ne proposez rien, vous êtes des partisans de ne rien faire* ».

Le CO.P.R.A. est partisan de ne rien faire ! La formule est jolie, mais elle est complètement fautive. Qu'apprend-on, aux secouristes ? C'est d'empêcher que la situation n'empire, s'il est possible d'éviter la catastrophe, c'est déjà bien. Eh bien au CO.P.R.A. voilà quinze ans que nous empêchons la DREIF de faire une énorme sottise, je dois dire que nous en sommes assez fiers.

Je rappellerai que le CO.P.R.A. est favorable au tracé sur la RN184, des travaux y sont prévus pour diminuer les nuisances. Dire que nous sommes partisans de ne rien faire, c'est oublier que nous proposons un tracé à l'Ouest de Cergy-Pontoise, quelque chose qui ressemblerait au tracé violet en plus sérieux. Un tracé qui passerait à l'Ouest ne résoudrait pas tous les problèmes, nous le savons, mais il en diminuerait un certain nombre.

Non, le CO.P.R.A. n'est pas partisan de ne rien faire. Par contre, vous, Messieurs de la DREIF, vous Messieurs les partisans de l'A104, que voulez-vous en faire ? Je lis « *Desservir les zones industrielles de Peugeot et de St-Ouen-l'Aumône, créer une rocade à Cergy, relier l'aéroport Charles De Gaulle à Poissy, permettre aux ouvriers d'être moins fatigués quand ils arrivent au travail, améliorer la sécurité routière, soulager la RN184, permettre aux camions de relier Bruxelles à Irun et diminuer le chômage* ». Je dois dire que cette A104 est une véritable merveille, à part faire le café, elle sait tout faire.

Pour réussir une telle merveille, il sont obligés de concevoir un monstre, un mouton à cinq pattes, une usine à gaz. Le problème, c'est que cette usine à gaz, c'est nous qui allons la respirer, ce ne sont pas les gens de la DREIF, ce n'est pas le Maire de Poissy, ce n'est pas non plus le Maire de St-Ouen-l'Aumône ni Monsieur Peugeot.

Eh bien non, nous n'en voulons pas, que vous l'appeliez A88, A184, A104, historique si vous voulez, que vous la peigniez en rouge ou en bleu nous n'en voulons pas.

Par contre, nous avons une proposition, une solution, ce compromis que tout le monde cherche désespérément.

1. Faites donc ces travaux sur la RN184.
2. Développez sérieusement le ferroutage, le fluvial et les transports en commun.
3. Prolongez la Francilienne par le Nord-Ouest de Cergy.

Bien sûr, vous n'aurez pas résolu tous les problèmes, mais vous n'aurez pas non plus ruiné la vie de milliers de personnes. C'est le véritable compromis entre les intérêts économiques qui existent, l'amélioration de la vie des riverains de la RN184 qui est aujourd'hui un enfer et qui le sera demain un peu moins avec ces aménagements, et le respect des 200 000 personnes qui n'ont jamais rien demandé.

Merci.

(Applaudissements).

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

Merci Monsieur RAFFOLT. Je pense que sur le site Internet, nous avons relevé un certain nombre d'avis d'habitants d'Herblay qui me semblent aller à l'appui de ce qu'ont dit successivement Monsieur le Maire et Monsieur RAFFOLT.

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

Nous avons quelques questions concernant la coulée verte, de personnes qui sont dans la salle et qui souhaitent peut-être prendre la parole ?

Monsieur BORD a posé la question suivante. « *En 1994, le SDRIF a mis en place sur la commune d'Herblay la coulée verte, espace réservé et protégé par les organismes officiels de l'Île-de-France et par la municipalité d'Herblay ce dont tient compte le PLU en cours dont le vote doit intervenir en juin 2006. Pourquoi le tracé bleu est-il en plein cœur de cette coulée verte, quelles autorisations ont été délivrées, et par quelles instances ?*

Il y a plusieurs questions de même nature.

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

Notons qu'il y a donc une interrogation forte sur ce point.

Monsieur DEBARLE, vous avez été accusé de vouloir faire de toute force avaler le tracé rouge. Est-ce votre approche ?

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

Ce n'est pas notre approche. Je l'ai déjà dit dans les villes où nous sommes passés, d'autres l'ont dit également, je n'ai pas commandé de faire passer le tracé rouge.

Nous avons soumis cinq tracés au débat, les cinq ont été étudiés de la même manière, avec la même méthode pour pouvoir les comparer. A votre demande, nous avons mis à disposition du public l'ensemble des études qui ont conduit à réaliser ce dossier pour lancer le Débat Public.

Nous n'avons pas caché qu'au vu du résultat de nos études, le tracé violet ne semblait pas correspondre a priori aux besoins et aux objectifs qui avaient été assignés au prolongement de la Francilienne. Nous avons indiqué dans le dossier qu'a priori, l'État ne prendrait pas l'initiative de la réalisation du tracé violet. C'est la position en début de Débat Public.

M. SCHLESSER :

J'aimerais savoir pour quelle raison ce tracé violet atterrit à Gargenville alors qu'on pourrait le faire passer bien avant. On a l'impression que délibérément, on l'a rallongé.

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

Il existait plusieurs impossibilités. Tout d'abord contourner Cergy-Pontoise et essayer de rattraper au niveau du bois de l'Hautil, présentait des problèmes de carrières et de dissolution de gypse qui ne sont pas faciles à prévoir dans le temps et qui ne peuvent être traités assez rapidement pour faire passer une autoroute.

Pourquoi être allés aussi loin ? Il y a des secteurs comme l'aérodrome des Mureaux qui ne sont pas faciles à passer et nous sommes allés jusqu'au bout car à cet endroit-là, c'était un

des débouchés possibles pour une des liaisons directes que certains réclament pour rejoindre l'autoroute A12 et donc éviter au maximum de cumuler les effets troncs communs qui existent sur la Francilienne. L'autre avantage de ce trajet est qu'il rejoint directement le pôle de Mantes.

M. SCHLESSER :

Le tracé rouge ou le tracé bleu n'ont aucun point commun avec Aubergenville, Mantes. Pour quelle raison celui-ci est-il le seul à aller aussi loin ?

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

Parce que, je vous ai dit ...

M. SCHLESSER :

...c'est trop facile comme réponse, vous pouviez très bien le passer avant, c'est une volonté délibérée de rallonger. C'est mon point de vue.

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

Pourriez-vous préciser les endroits auxquels vous pensiez ?

M. SCHLESSER :

Il y a une trouée énorme quelques kilomètres avant. Vous me parlez d'aérodrome, mais vous pouvez très bien passer à côté, il y a un espace énorme.

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

Monsieur DEBARLE, vous n'allez pas inventer instantanément une variante mais nous vous demandons de la regarder et de nous expliquer de combien le coût pourrait être allégé et l'efficacité améliorée. Nous devons en avoir le cœur net.

M. RENAUD, HABITANT D'HERBLAY :

J'habite près de la coulée verte, dans le quartier des Cailloux Gris. Vous n'avez pas répondu à la question de Monsieur BORD. Quelle est l'autorisation qui vous permet de massacrer cette coulée verte ?

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

Aucune autorisation ne nous a été donnée, mais il n'y a aucune autorisation à demander.

(Huées, sifflets).

Je me place sur le plan formel, sur le plan administratif, par contre, dans le dossier, dans la liste des avantages et des inconvénients, nous ne cachons pas que ce tracé bleu, en passant au milieu de la plaine d'Herblay a l'inconvénient d'encourager l'urbanisation de cette plaine par rapport à cet espace qui différencie l'agglomération de Cergy-Pontoise de Paris.

Il passe cependant plus loin des habitations que les autres tracés.

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

On a répondu à la question, la réponse ne vous satisfait pas. Pouvez-vous préciser votre question ?

M. RENAUD, HABITANT D'HERBLAY :

Je pense qu'il faut être très précis. Quand on dit proche des habitations, qu'entend-on par proche ? Est-ce 10 m, 20 m, 185 m, 500 m ou plus ? Vous ne répondez à rien.

Je vous rappelle aussi qu'il a déjà été envisagé pour soulager la RD48 de goudronner des routes existantes qui passaient par la coulée verte et a priori, cela est interdit, et vous allez nous mettre une route de 200 m de large. Alors, répondez quand même précisément. Qu'est-ce que passer à proximité des habitations ?

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

C'est une comparaison entre les différents tracés. Quand on regarde les photos aériennes qui vous ont été remises aujourd'hui, vous voyez que sur ce tracé-là, on passe nettement plus loin des habitations sur la totalité de ce tracé par rapport aux autres tracés. Nous avons regardé le nombre d'habitants en fonction des tracés qui se trouvent dans une bande de 500 m de chaque côté de l'autoroute. Pour le tracé bleu, il y a 15 000 habitants.

M. RENAUD, HABITANT D'HERBLAY :

Continuons dans les inepties. Pourquoi à 185 m d'une habitation, l'autoroute est-elle aérienne et non enterrée ?

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

En fonction des nuisances apportées par l'autoroute et en fonction notamment du bruit ambiant, mais également en fonction des mesures et des simulations de la pollution qui serait générée nous avons couvert ou pas couvert l'autoroute.

Les habitations les plus proches pour Herblay sont situées à 150 m, c'est le secteur des Buttes Blanches où une voie est couverte et l'autre ne l'est pas.

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

D'autres interventions ?

MME LAURENCE LEMESLE, HABITANTE D'HERBLAY :

Vous venez de dire quelque chose de complètement absurde, car il y a des habitations à 150 m de ce que vous êtes en train de faire passer et c'est une horreur pour les habitants.

D'autre part, votre objectif était-il de prolonger vers Poissy / Orgeval ou directement de faire un bouclage de la Francilienne, parce que un bouclage implique un point de fin différent ?

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

Monsieur DEBARLE, c'est une question qui est très souvent posée. Quels sont vraiment vos objectifs dans le dossier que vous nous présentez ?

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

Le dossier s'appelle le prolongement et ce n'est pas un bouclage, car en fonction de ce qui peut se faire après et de ce qui peut être décidé, il peut encore y avoir des travaux à faire après Orgeval. Dans le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France, aujourd'hui, il apparaît une solution qui est l'élargissement de l'autoroute A13. Cela n'a pas été fait, mais cette situation est totalement différente du prolongement de la Francilienne où il est indiqué : tracé à rechercher entre le Sud de l'autoroute A15 et Orgeval.

Concernant les objectifs de ce prolongement, il y a l'objectif de relier les pôles régionaux.

MME LAURENCE LEMESLE, HABITANTE D'HERBLAY :

Vous êtes en train de nous dire que vous faites des projets à court terme. Vous nous prévoyez l'orientation des projets d'urbanisation concernant les transports routiers sur l'Île-de-France ; normalement, c'est un bouclage de la Francilienne que vous devez faire. C'est du petit, c'est du court terme, donc c'est ridicule.

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

Il est exact qu'il n'y a pas la volonté d'élargir les routes partout en Île-de-France, il s'agit de rattraper dans certains endroits. Je crois que les objectifs de l'époque où il devait y avoir un certain nombre de routes, de rocade, de routes en souterrains qui passaient un petit peu partout, ont été abandonnés.

Par contre dans le secteur qui nous intéresse, il n'y a pas de routes à caractéristiques de voies rapides urbaines, il s'agit d'un rattrapage. L'ensemble de ce type de voiries est géré sur l'ensemble de la région Île-de-France et on retrouve une certaine cohérence en ayant au niveau de la Francilienne au moins une route avec des caractéristiques de voirie rapide urbaine.

M. MICHEL ESNARD, HABITANT D'HERBLAY :

Si on demande à un enfant de 4 ou 5 ans de finir le bouclage en lui présentant la carte, et en regardant où il le fait, à mon avis il n'y a aucun doute.

MME ANDERA, HABITANTE D'HERBLAY :

Je suis habitante de l'Orée du Bois à Herblay et je suis concernée par les tracés rouge et vert. Si j'ai bien compris la logique de votre réflexion, pour reprendre ce que disait le Président du CO.P.R.A., vous voulez absolument faire passer le tracé rouge. Il n'est donc plus question du tracé violet alors qu'il est sur le plan. Pour le tracé bleu, vous n'avez pas demandé les autorisations administratives, mais apparemment vous ne les aurez pas, il reste donc les tracés rouge, vert et noir.

Je suis Herblaysienne depuis 10 ans et quand j'ai fait construire mon pavillon, on ne m'a pas demandé si j'étais d'accord pour que l'A104 passe derrière chez moi. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

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

La période de quatre mois du Débat Public est destinée à recueillir l'avis des gens. Concernant les autorisations administratives, il est clair que les tracés que nous avons proposés, pour nous sont faisables et sont susceptibles d'obtenir les autorisations qu'il faut,

donc dans notre esprit, le tracé bleu est tout à fait faisable et il se trouve à égalité de choix avec le vert, le rouge et le noir.

MME FABIENNE MORELLI, HABITANTE D'HERBLAY :

Je vais parler un peu technique. En évoquant le tracé violet, Monsieur vous demandait pourquoi vous n'étiez pas passés un peu plus court et vous avez évoqué des risques de hague et de bourrage, vous avez évoqué la présence de carrières de gypse, carrières présentes également sur le tracé bleu si je ne m'abuse.

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

Il ne s'agit pas du même type de carrières ni du même type de risques. Dans la forêt de l'Hautil, vous avez des carrières et un certain nombre d'effondrements qui se produisent, dus à la circulation de l'eau à l'intérieur de la forêt. Ces carrières sont si importantes que plusieurs endroits sont interdits au public et que certains habitants de Chanteloup-les-Vignes ont vu leurs pavillons rachetés parce qu'ils ne pouvaient plus habiter dans ce secteur où l'on ne pouvait pas prévoir à quel moment des effondrements de carrières pouvaient se produire.

Les carrières qui sont sur le coteau de Gaillon, qui sont des carrières de craie, des carrières d'exploitation ne présentent pas ce caractère d'érosion imprévisible.

MME FABIENNE MORELLI, HABITANTE D'HERBLAY :

Pourquoi font-elles l'objet d'une surveillance annuelle ?

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

Toutes les carrières font l'objet de surveillance parce qu'avec les problèmes de circulation d'air, elles peuvent se dégrader, mais elles sont accessibles et on peut les visiter.

Pour les carrières de gypse de la forêt de l'Hautil, à un moment donné, vous n'avez aucun trou, aucun vide ; petit à petit, l'eau s'infiltré passe et crée des cavités que vous ne repérez pas forcément.

Les carrières faites par l'Homme sont toutes repérées par l'Inspection Générale des Carrières, elles sont connues, elles sont surveillées.

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

Merci pour cette réponse technique qui ne résout pas les problèmes exposés mais qui permet d'y voir plus clair.

MME CHRISTELLE PIROJA, HABITANTE D'HERBLAY :

J'habite depuis 4 ans dans le quartier des Cailloux Gris. Nous avons quitté Argenteuil parce que nous habitons près du viaduc de l'A15, nous pensions venir habiter à la campagne, mais c'est un peu raté, nous n'avons pas de chance.

Pourquoi le tracé bleu qui passe en forêt de St-Germain où la vie est rare est-il couvert, alors qu'aux Cailloux Gris il ne l'est pas du tout ?

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

Nous avons prévu une couverture en forêt de St-Germain parce que si la RN184 était passée sans aucune protection, la lisière de la forêt aurait été fragilisée.

Concernant la protection des riverains, nous avons mesuré le bruit actuel qui est perçu. Nous avons dimensionné les protections de telle manière que le bruit qui serait émis par le prolongement de la Francilienne ne soit pas supérieur au bruit de fond actuel.

Voilà pourquoi nous avons une semi couverture d'un côté et nous avons un merlon de l'autre, il n'y a pas aujourd'hui de protection complète.

Ceci étant, les tracés soumis au débat ne sont pas figés, ce choix n'est pas irréversible et peut être amélioré. Le but du Débat Public est d'améliorer ces tracés.

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

Retenons de ce qu'a dit Monsieur DEBARLE que tous les tracés sont donnés assez largement dans la consistance des ouvrages à titre indicatif et que rien de tout ceci n'est définitif.

M. FONTAINE, HABITANT D'HERBLAY :

Je me demande pourquoi le tracé violet n'a pas été pris en compte. Sur tous les autres tracés, on trouve des numéros, 1, 2, 3, mais il n'y en a pas sur le tracé violet. Pourquoi ? Entre Villeneuve-St-Martin et Courdimanche vous avez fait un très grand rond-point et il était prévu que cette route passe par la forêt de l'Hautil, descende sur le pont 2 fois 2 voies sur l'île de Vilennes et rejoigne normalement Orgeval ce qui pourrait faire le prolongement de la Francilienne en allant plus loin.

Pour quelle raison ce tracé n'a t-il pas été retenu en lieu et place des tracés urbains ?

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

Le tracé violet ne passe pas dans la forêt de l'Hautil. Il contourne l'agglomération de Cergy-Pontoise, part ensuite vers l'Ouest le long de la rive droite de la Seine et arrive, d'après certains intervenants précédents, trop loin.

J'ai déjà indiqué que le contournement de Cergy-Pontoise qui avait déjà été étudié à une certaine époque et qui passait par la forêt de l'Hautil, n'est plus, à notre avis, constructible aujourd'hui compte tenu de nos connaissances sur la dissolution du gypse en dessous de la forêt de l'Hautil.

M. CONNAN, HABITANT D'HERBLAY :

Je suis Herblaysien depuis 60 ans. Vous parlez des carrières de Chanteloup qui s'effondrent. Les carrières d'Herblay ne s'effondrent-elles pas également ? Du côté de la sente des Laveuses, en limite de Conflans, il y a déjà eu plusieurs fontis et de ce fait, la sente des Laveuses a été barrée pendant plusieurs mois.

Que pouvez-vous nous dire au sujet de ces carrières ?

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

Je n'ai pas dit que les carrières d'Herblay ne s'effondraient pas, j'ai dit que l'on ne peut pas prévoir le creusement des carrières de l'Hautil.

Si le tracé bleu était retenu et si l'autoroute se faisait dans ce secteur-là, le problème des carrières serait à traiter, mais dans ce type de carrières on saurait trouver les moyens techniques pour la faire passer. L'A14 passe dans Carrières-sur-Seine, les carrières étaient nombreuses, mais c'était les mêmes couches géologiques qu'ici et le problème a été traité. Certaines carrières ont été comblées, d'autres ont été détruites, et l'autoroute a pu passer de manière sûre.

MME JORGE, HABITANTE D'HERBLAY :

J'habite Herblay depuis 50 ans. Quelle largeur ferait exactement l'A104 sur le tracé bleu ?

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

Il est prévu que ce soit une 2 fois 2 voies élargissable en 2 fois 3 voies , la largeur serait entre 25 et 30 m.

MME JORGE, HABITANTE D'HERBLAY :

Ce qui m'interpelle, c'est que tracé bleu tombe dans le tracé de la 11^{ème} avenue !

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

Je peux vous assurer qu'aucun échange n'a été fait avec le Conseil Général qui aurait pu commencer à piloter l'amorce du tracé bleu puisque aucune décision n'est encore prise.

L'A104 passe, notamment autour de l'A15, tout contre le chantier de la 11^{ème} avenue, elle lui est parallèle sur quelques mètres, mais elle ne passe pas dessus.

M. PIERRE-JEAN QUESNEAU, HABITANT D'HERBLAY :

Je suis opposé à tout tracé en zone urbanisée. Il semble, comme l'a dit le représentant des autorités administratives, que l'État pense toujours pouvoir imposer sa volonté et se passer de toute autorisation face à des intérêts privés lésés. Je pense qu'il serait temps, et j'en appelle aux Élus, de discuter au parlement une loi qui permettrait une indemnisation automatique de tous les intérêts privés lésés dans le cadre de projets qui répondent à une volonté publique ou à un intérêt général.

Cela changerait totalement le coût de tout projet d'infrastructure tel celui de l'A104, car s'il faut indemniser 200 000 personnes à 100 000 euros par personne, en moyenne sur les pertes foncières qu'entraînerait ce genre de projet, le coût du projet passerait de 2,5 milliards à 25 milliards.

Pensez-vous que vous pouvez encore imposer aujourd'hui dans le monde tel qu'il est, de façon technocratique, une volonté publique en lésant autant de personnes sans aucune contrepartie ?

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

La réponse est non. C'est toute l'histoire de ce projet qui n'a pas été réalisé depuis de nombreuses années et dont les décisions, quand il y en a eu, n'ont pas été mises en oeuvre.

Concernant l'indemnisation des personnes et la loi, je ne siége pas au Parlement, je n'ai pas le pouvoir de voter des lois, par contre je dois les appliquer. Et en termes d'indemnisation, la loi sur l'expropriation dit que les gens pour pouvoir être indemnisés doivent avoir subi un préjudice matériel et certain. La loi est ainsi rédigée.

En tant que fonctionnaire, mon devoir est d'appliquer la loi, ce qui se fait sous le contrôle des juges.

Je vous ai dit que sur la coulée verte, en termes administratifs, il n'y avait pas d'autorisation formelle à demander.

MME DANIELE PALISSON, HABITANTE D'HERBLAY.

Alors que tous les chercheurs s'accordent pour dire : arrêtons la pollution, diminuons l'effet de serre, tous disent que nous allons droit dans le mur. Et pourtant, nous continuons toujours, pour un profit très rapide et nous ne voyons pas plus loin que le bout de notre nez. Bien sûr qu'il faut plus de communication, bien sûr que c'est utile pour l'économie et les emplois, mais il faut voir autrement. Nous sommes encore dans le plus polluant des projets, le plus cher, nous ne savons pas jusqu'à quand il y aura de l'essence, et on continue.

Bien sûr qu'il faut arranger les choses, mais autrement, il faut trouver des moyens, le ferroutage, le fluvial, des pistes cyclables et des transports en commun. Paris étant le centre d'une toile d'araignée, toutes les lignes vont vers Paris et il n'y a rien pour en faire le tour, mais s'il existait des transports faciles, accessibles à tous, ce serait préférable et notamment pour les étudiants qui se rendent à Cergy.

Il faut également diminuer le nombre de camions, voyons plus loin, nous sommes toujours dans des solutions polluantes.

M. ROBERT HAZAN, MAIRE ADJOINT D'HERBLAY :

J'habite Herblay depuis 1964. J'aime, je connais bien ma ville, et personnellement, aucun des tracés proposés ne me convient. Par contre, quelque chose m'horripile souverainement, c'est l'amputation d'une partie de la coulée verte. Quand on sait que l'État, la Région, toutes les municipalités qui se sont succédées se sont toujours élevées contre la moindre construction... et aujourd'hui, vous voulez faire votre autoroute. J'en suis profondément choqué.

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

Monsieur Jean-Christophe POULET a demandé la parole et il a préparé une intervention. Vous avez la parole.

M. JEAN-CHRISTOPHE POULET, MAIRE DE BESSANCOURT, REPRESENTANT DES VERTS ÎLE-DE-FRANCE :

Bonsoir. Je suis Maire de Bessancourt, mais je prends la parole, aujourd'hui, au nom des Verts des Yvelines, du Val d'Oise et plus généralement de la Région Île-de-France

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 sa 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 des émissions), et de décroissance nécessaire de la consommation d'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 viser une diminution drastique de la circulation routière en général et en particulier de celle des camions et des poids lourds.

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

Sur le plan local, les actions prioritaires sont

1. Aménager la RN184, de manière à supprimer les nuisances et améliorer la sécurité pour les riverains,
2. Augmenter l'offre et la diversité des transports collectifs, trains et bus, renoncer à la diminution du trafic sur la ligne Valmondois.
3. Diminuer les tarifs d'accès aux transports.
4. 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.
5. 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 Francilienne, 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.
2. Répondre aux besoins de déplacement dans la couronne parisienne, c'est d'abord améliorer le réseau de transport en commun qui est en effet centré sur Paris et n'est pas inter-banlieues.
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.
4. Seuls le ferroutage, le fret ferroviaire et le transport fluvial pourront satisfaire les intérêts économiques de la région. On nous dit que c'est cher, une enquête publique pourrait comparer les coûts des différents modes de transport, autoroute, transport fluvial ou ferroviaire.

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, les transports en commun ; des encombrements supplémentaires ; une intensification inadmissible du trafic poids lourd ; des 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.

Je pense que Michel VALLADE, Maire de Pierrelaye, et Patrick BARBE, maire d'Herblay y seront aussi sensibles que moi, on ne peut pas faire de projets sur la plaine de Pierrelaye / Bessancourt si une autoroute y passe, c'est impossible.

Attention à ne pas nous diviser. Aucun tracé n'est responsable à l'égard des enjeux environnementaux. Le combat pour la préservation du Vexin est aussi valable que le combat pour la préservation de la plaine. La cohérence, c'est de s'opposer à tout tracé et de demander une véritable enquête sur les transports en Île-de-France et comment il serait possible de les revitaliser en direction des transports en commun.

Je vous remercie.

(Applaudissements).

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

De nombreux points de votre intervention seront à approfondir.

M. MARC BENOIT, HABITANT D'HERBLAY :

Je voudrais revenir sur les carrières d'Herblay en précisant leur valeur historique. Je voudrais remercier Monsieur PANSANEL de me permettre d'utiliser son livre « Les trous de mémoire d'Herblay » comme source d'information. Je précise également que je suis contre tous les tracés proposés.

Au lieu d'un long exposé, je préfère vous citer la liste des monuments qui ont utilisé les pierres de calcaire de la carrière du quai de Gaillon : La Prieurale de Poissy du XIV^{ème} siècle, les Piédestaux des statues de la grande cour des colonnes et des 92 statues de la façade côté jardin du Château de Versailles, du Palais-Bourbon, de la Fontaine de Grenelle, de l'Hôtel de la Monnaie, du Ministère de la Marine Place de la Concorde, du Panthéon, de la Bourse de Paris, de la gare de l'Est, de la réfection de la Tour Saint-Jacques et anonymement à l'édification de Paris lors de sa modernisation sous Napoléon III par le Baron HAUSSMANN.

L'exploitation des carrières a cessé au début de XX^{ème} siècle, elles sont devenues des champignonnières. Pour finir, je vous signale que, si le tracé bleu est choisi, les carrières d'Herblay seront complètement rebouchées et cesseront d'exister. Tout ce fabuleux patrimoine souterrain, long de plusieurs kilomètres, réputé de tous les cataphiles européens sera détruit à jamais.

Jamais de A104 sur Herblay. Merci de votre attention.

M. DOMINIQUE GICQUIAUD, HABITANT D'HERBLAY :

Comment peut-on effacer de notre mémoire un patrimoine souterrain qui a servi à l'édification de monuments de notoriété mondiale ? Sept siècles d'Histoire de France balayés ! Pour un trajet autoroutier, si le tracé bleu est retenu, les visites des carrières cesseront à jamais.

Non, jamais de A104.

UN HABITANT D'HERBLAY :

Je suis Herblaysien depuis longtemps et j'ai assisté dans la coulée verte à l'enfouissement de trois oléoducs en direction de Roissy Charles De Gaulle. J'espère que si le tracé bleu passe dessus, on fera attention.

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

Monsieur DEBARLE, comment avez-vous mis le tracé bleu sur la carte, par rapport à ces carrières historiques, dont on vient de parler ?

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

Nous connaissions l'existence de ces carrières, par contre, l'apport de la réunion de ce soir est de mesurer l'attachement des Herblaysiens à ce patrimoine. Ce type de carrières existe en plusieurs endroits, par contre l'attachement des riverains peut être moindre.

Si le tracé bleu était retenu par le Ministre, de nombreuses études sont encore à mener, études menées en concertation et il faudrait alors regarder en déplaçant légèrement le tracé bleu, la proportion de carrières qu'il serait possible de préserver.

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

Il y a donc un problème spécifique identifié, nous aurons l'occasion d'en reparler. On a beaucoup parlé d'amélioration de la RN184. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet ?

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

Concernant les projets en cours sur l'amélioration de la RN184, une étude est actuellement menée par la DDE du Val d'Oise qui consiste à refaire l'échangeur entre l'autoroute A15 et la RN184 pour y supprimer les feux, et il vient d'y avoir dans le département des Yvelines une concertation pour voir comment la RN184 pouvait être réaménagée pour en améliorer la sécurité et voir si on pouvait limiter un certain nombre de nuisances aux riverains.

La RN184 a déjà fait l'objet d'un certain nombre d'études ou de réalisations, notamment le réglage des feux dans la traversée d'Éragny qui est un problème récurrent, les feux sont réglés ; ceci étant, compte tenu que la priorité est donnée au trafic de la RN184, le réglage des feux ne donne pas satisfaction aux besoins des riverains d'Éragny ou de Conflans qui souhaitent traverser cet axe.

Quand on regarde l'ensemble des aménagements ponctuels, notamment au carrefour du Bel-Air, on s'aperçoit que les aménagements ponctuels commencent à être excessivement lourds, tant en termes de coûts qu'en termes d'expropriation.

On s'aperçoit qu'il faut avoir un grand nombre d'aménagements ponctuels, mais il faut garder une cohérence sur l'itinéraire afin que l'utilisateur ne soit pas surpris. On voit bien les problèmes posés en forêt de St-Germain avec le passage de deux voies à une voie.

En cumulant la totalité des aménagements ponctuels, on arrive très rapidement à la réalisation du tracé noir.

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

Merci, la parole est à Michel VALLADE, Maire de Pierrelaye.

M. MICHEL VALLADE, MAIRE DE PIERRELAYE :

Je ne voudrais pas interférer sur le débat, qui me semble être celui des Herblaysiens, mais néanmoins, à Pierrelaye, nous avons eu cette même réunion le 3 avril.

Les Pierrelaysiens se sont massivement exprimés, aussi bien contre le tracé rouge que contre le tracé bleu.

(Applaudissements).

Nous tenons compte des questions d'environnement, que nous subissons de la même manière que vous. Si c'est le tracé rouge, cela passe à l'Ouest de la Ville, qui est placée sous les vents dominants.

Effectivement, on aura le bruit, la pollution et aussi des quartiers urbanisés récemment comme les Grouettes ou le quartier du Drain, qui seront complètement sinistrés.

Si c'est le tracé bleu, là aussi nous avons des quartiers qui ont été urbanisés récemment : les Deux Ormes ou le Quartier des Tournesols.

Plus grave, on passe aussi à côté d'un collège qui a été construit et inauguré il y a moins de 10 ans. On passe aussi en plein milieu du Parc des Sports, et à côté d'un gymnase qui a été inauguré il y a à peine un an.

Souvent, on nous présente cette voie routière comme allant desservir localement. Il faut aussi être conscient en parlant de bouclage de la Francilienne, que c'est aussi une liaison entre l'Autoroute A1 et l'Autoroute A10, demain, dans les échanges Nord/Sud de l'Europe. Surtout qu'il faut bien penser qu'à moyen terme, on essaiera de dissuader les camions de rejoindre le périphérique pour qu'ils contournent la capitale, mais beaucoup plus loin.

Il est vraisemblable qu'à terme, on aura tout l'échange poids lourds entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, à savoir l'Espagne avec la Hollande ou la Grande Bretagne.

(Applaudissements).

Il y a un réel danger, et il faut bien prendre conscience de la gravité de ce qui nous attend, si effectivement l'autoroute doit passer là.

Autre chose aussi, tout le monde est assez conscient de préserver la ceinture verte régionale, c'est aussi ce qui a été expliqué tout à l'heure. C'est une liaison verte entre la forêt de Montmorency et la forêt de St-Germain.

Si le tracé bleu était retenu, il est fort à penser que la Ville nouvelle de Cergy-Pontoise inévitablement s'étendra jusqu'au tracé bleu, et qu'il en sera terminé de la ceinture verte. De fait, Pierrelaye ou une partie de Herblay se trouveront intégrées dans la Ville nouvelle de Cergy-Pontoise.

Cela remettrait en cause les orientations prises au niveau de l'intercommunalité. On est en train de monter une intercommunalité entre les villes de Pierrelaye, de Beauchamp, de Montigny, de Corneilles-en-Parisis, de la Frette et de Herblay.

Une décision de ce type remettrait en cause la totalité de ce que nous faisons actuellement à l'intérieur de nos agglomérations.

Dernier élément que je voulais donner, les Pierrelaysiens, comme vous, ont massivement participé à cette réunion. En concertation avec les Pierrelaysiens, à Pierrelaye, il y aura une grande initiative pour dire : « Non aux deux itinéraires », le 11 juin.

Je pense que nous ferons un très grand rassemblement pour dire : « Non, à l'itinéraire rouge et non à l'itinéraire bleu ».

M. FOUSSET, HABITANT D'HERBLAY :

Je suis Herblaysien et contribuable depuis 1981, depuis que l'on m'avait assuré que le projet d'autoroute qui existait à l'époque sur les cartes était abandonné, et c'était le tracé bleu.

Pourtant, aujourd'hui, je suis pour le tracé bleu, à une condition qu'il passe exactement dans ma cave. J'ai aménagé ma cave et je sais que l'on peut mettre un pilier. Je sais comment le calcaire travaille en particulier en cas d'inondation.

Si j'ai un pilier chez moi, je prends l'indemnité d'expropriation. J'ai trouvé une petite île dans le Pacifique où il n'y aura jamais d'autoroute et je pourrai partir tranquille.

Sinon, si le tracé passe à 150 m de chez moi, comme j'ai entendu l'expérience de certains concitoyens, je partage leur sentiment, cela va être l'enfer et en aucun cas je n'en veux.

Nous avons ce soir, dans le cadre de ces réunions, à choisir entre différents tracés. Or, ce n'est pas le seul problème qu'en tant que contribuable, nous ayons à envisager.

Pour que les tracés puissent être choisis librement, il faut bien qu'il y ait une optimisation de la façon dont les coûts, les délais, les contraintes sont présentés. Si un coûte 5 € et un autre 50 millions d'euros, le choix est vite fait pour le contribuable.

Or, concernant en particulier le tracé bleu, j'attire votre attention sur la sous-estimation évidente du prix de ce tracé. Du fait que les couvertures et le passage en carrière coûteront plus chers. Des fourchettes permettent de prévoir, mais les réalisations sont souvent supérieures aux devis, et je n'insiste pas sur ce sujet.

Il est évident que dans le cas du tracé bleu, le coût financier est à peu près le même que la moyenne des tracés qui peuvent être retenus. Concernant la traversée de la Seine à cet endroit, puis la traversée des carrières qui impactera une partie de notre patrimoine commun, et la couverture du reste, vous n'êtes pas au bout de vos peines, et moi en tant que contribuable, je ne suis pas au bout de mes sous.

Si vous pouvez me garantir que cela ne coûtera vraiment pas plus cher, à la rigueur on peut l'envisager, mais sinon c'est très discutable.

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

Pouvez-vous donner des ordres de grandeur ?

Actuellement, on couvre assez systématiquement tout ce qui est en déblai. Quel serait l'impact ?

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

Une autoroute en remblai, au-dessus du niveau du sol ou en déblai, un peu en dessous coûte environ 35 millions d'Euros du kilomètre, et une autoroute en tunnel 200 millions d'Euros. En tranchée couverte, le coût est moindre : 150 millions d'Euros du kilomètre.

Le coût annoncé du tracé bleu de 2,1 milliards d'Euros comprend les caractéristiques présentées dans le dossier du débat.

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

Si l'on veut être en tranchée couverte, il faut ajouter un montant significatif à ce devis.

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

Au vu des premières réunions, nous travaillons sur certaines améliorations de tracés. Nous allons rechiffrer en fonction de ces améliorations de tracés avant de les présenter au décideur pour qu'il puisse prendre une décision, et en fixer les caractéristiques avec les coûts correspondants.

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

Nous allons continuer nos réunions de proximité et en tirer les enseignements pour réviser complètement les devis.

Vous avez raison, Monsieur, il est possible qu'ils grimpent assez fortement !

M. LEONARD SIMEONE, HABITANT D'HERBLAY :

J'habite Herblay depuis 1966, quai de Seine, orientation Conflans. Le débat de ce soir est intéressant, mais je regrette que vous n'ayez pas mis dans la magnifique cartographie, qui comporte ces clichés, une carte représentant la globalité de l'Île-de-France, dans laquelle seraient intégrés les quelques tronçons qui nous ont été proposés.

On nous propose de réfléchir sur 4 ou 5 secteurs, alors que nous n'avons pas l'ensemble de la circonférence.

Monsieur DEBARLE se fait fort d'obtenir, ou du moins prétend ne pas devoir rencontrer de difficultés pour obtenir une éventuelle autoroute de 30 mètres sur la coulée verte, alors que Monsieur BARBE nous a dit tout à l'heure que lui-même avait l'interdiction de faire la moindre construction ou d'élargir la moindre route d'un mètre. Je voudrais qu'il nous dise où il va chercher ces autorisations, qui sont refusées à Monsieur BARBE.

On mélange deux problèmes dans ces tronçons : un problème de circulation, d'intercommunication Île-de-France avec des communications nationales, voire internationales.

Il n'est pas sérieux de voir intégrée une circulation qui irait de Gargenville à Meaux, à une circulation qui irait de Bruxelles à Bordeaux pour rejoindre l'Espagne.

Je pense que les pouvoirs publics feraient bien de réfléchir à scinder ce projet en deux parties, une partie tenant compte du trafic international, qu'il soit Nord/Sud, Est/Ouest, avec un « super périphérique » à la limite de l'Île-de-France et de la province. Ce serait du travail sérieux pour le trafic international. Il ne viendrait pas se mélanger au trafic régional, et le trafic interrégional qui nous intéresse serait déjà soulagé de ce présent trafic et n'aurait peut-être pas l'importance et la consistance qu'on veut lui donner en mélangeant les deux programmes.

Pour résumer : où Monsieur DEBARLE va chercher les autorisations pour travailler dans cette coulée verte, alors que Monsieur BARBE ne peut pas les obtenir ?

Pourquoi n'a-t-on pas eu une carte nous donnant la globalité des projets ?

Séparons les projets nationaux et internationaux de nos propres projets régionaux.

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

Nous allons traiter ces trois points.

Monsieur DEBARLE, voulez-vous revenir à ces questions d'autorisations, et peut-être Monsieur le Maire pourra préciser les contraintes que vous rencontrez ?

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

Concernant les autorisations, si le Ministre décide un tracé, il y aura une enquête d'utilité publique sur ce tracé. Celle-ci vaut également mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme. Par ce biais, on peut inscrire une route dans les documents régissant l'urbanisme de notre commune.

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

Monsieur BARBE, souhaitez-vous prendre la parole ?

M. BARBE, MAIRIE D'HERBLAY :

Effectivement, je n'ai pas les mêmes moyens que l'État. Actuellement, dans le PLU, nous avons tracé les intentions de 3 voies qui traversent la coulée verte :

1. Une emprunte le chemin de l'Emissaire, que les habitants des Cailloux Gris connaissent, prolongement de la rue Emile Zola, qui s'appelle ensuite la rue de Lambert Dumesnil, que l'on voudrait prolonger jusqu'au carrefour comportant un feu tricolore sur le Chemin des Bœufs, juste avant les Buttes Blanches.
2. La deuxième route que l'on voudrait élargir, c'est le Chemin du Gros Poulet. On voudrait qu'il parte de l'échangeur de la 11^{ème} avenue et rejoigne le Soleil Levant, afin de permettre aux habitants des Buttes Blanches et des Courlains, de ne pas passer par les Cailloux Gris pour rejoindre l'autoroute.

Cela ferait une voie parallèle à l'A14, et ce serait tout à fait intéressant.

3. Aménager le chemin qui va à la piscine pour desservir la future zone d'activité des Beaux Regards.

Dans l'état actuel des choses, et pour autant qu'il n'y ait pas d'enquête publique et de déclaration, comme Monsieur DEBARLE vient de le signaler, je n'ai pas le droit de procéder à ces ouvertures.

Pour y arriver, il faudra déclencher une série de procédures, qui vont prendre beaucoup de temps et beaucoup d'énergie. Aujourd'hui, le PLU dit simplement que l'on a l'intention de, mais pas que l'on va faire, car je ne suis pas sûr qu'on puisse le faire.

Il y a une différence de comportement entre l'État et le Maire d'Herblay, mais tout le monde le savait.

(Applaudissements).

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

On a encore deux questions : Pourquoi n'a-t-on pas un schéma d'ensemble qui permettrait de mieux discuter de tout cela ?

Le dossier du Maître d'ouvrage comporte-t-il les éléments suffisants pour parler de cela sérieusement ?

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

Je pensais qu'il y avait des éléments suffisants dans le dossier du Maître d'ouvrage. Vous avez une carte de toutes les autoroutes de contournement du bassin parisien, la moitié nord de la France est représentée.

DANS LA SALLE : On ne les a pas !

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

C'était disponible à l'entrée.

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

Vous le prendrez en sortant, ce qui vous permettra de réfléchir. S'il y a vraiment une demande en ce sens, lors de la prochaine réunion de proximité, on mettra ces éléments dans les cartes distribuées à l'entrée.

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

Une deuxième carte représente les routes principales de l'Île-de-France : les rocades et les radiales, donc les routes qui vont vers Paris et celles qui contournent Paris.

Après, on est à une échelle beaucoup plus fine au niveau du territoire où l'on décrit les tracés avec une première carte où est symbolisé l'ensemble des 5 tracés, et ensuite des visualisations sur les photos aériennes, le détail de chaque tronçon soumis au débat.

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

Vous pourrez vous procurer les documents, mais nous n'allons pas laisser tomber cette question. Cela dépasse un peu la mission de Monsieur DEBARLE, mais le Directeur de la Région de l'Équipement Île-de-France est tout à fait habilité à donner sa vision de long terme sur l'ensemble de la problématique. Donc, on va en parler à fond.

Concernant la question sur le trafic international, qui rejoint celle de Michel VALLADE, cet axe passant dans ce fuseau, sans préciser le tracé, conduit à un contournement de trafic international par rapport à la situation initiale fortement accru.

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

Concernant le trafic international des poids lourds, il est estimé que sur le prolongement de la Francilienne, il y aura environ 8 000 poids lourds par jour. Près de 4 000 poids lourds ont leur origine ou leur destination à l'intérieur de la zone d'étude, l'autre point de chargement ou de livraison étant à l'extérieur, dont 2 000 liés à l'activité du site de Peugeot.

En interne à la zone, 2 600 poids lourds chargent et livrent à l'intérieur de la zone d'étude.

1 700 poids lourds sont en transit, c'est-à-dire qu'ils traversent la zone sans s'y arrêter.

Le trafic international est relativement faible.

80 % des trajets font moins de 150 km.

Les poids lourds, qui pourront être intéressés par le prolongement de la Francilienne, viennent ou repartent principalement de l'autoroute A1, un peu moins de l'Autoroute A16, et ressortent de la région parisienne par l'Autoroute A10.

Les poids lourds, qui vont utiliser les autres autoroutes, ont d'autres itinéraires, encore plus courts.

Ces poids lourds ont plusieurs itinéraires possibles.

Ils empruntent majoritairement les tracés à l'Est de la Région Parisienne. Ils passent par Roissy, ils continuent par l'Autoroute A1, un grand nombre prend l'autoroute A3 par Bagnole, et ensuite par l'A86, ils vont rejoindre l'Autoroute A10.

Deuxième itinéraire un peu moins fréquenté : celui qui passe par le boulevard périphérique, et c'est le boulevard périphérique Est qui est utilisé. En parcourant ce trajet, ces poids lourds parcourent une distance de 60 km.

Un certain nombre de poids lourds passent également par la Francilienne à l'Est, car c'est là que se situe la plus grande majorité des grandes plates-formes logistiques de la région Île-de-France. Quand ils passent par la Francilienne à l'Est, et qu'ils ont un point de chargement et de déchargement partiel sur ce secteur, ils parcourent environ 95 km.

S'ils passaient par le prolongement à l'Ouest, leur tracé serait légèrement plus long : une centaine de kilomètres.

Les poids lourds empruntent le trajet le plus court, car la majorité d'entre eux circulent en dehors des heures de pointe. Leur temps de transport est relativement linéaire et proportionnel à la longueur parcourue.

Le soir, on ne trouve pratiquement pas de poids lourds dans les embouteillages sur les autoroutes, par rapport à la journée.

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

Pour résumer, et on l'approfondira plus techniquement, vous considérez, partant d'une situation initiale sans prolongement de la Francilienne, que l'adjonction de la Francilienne n'accroît pas considérablement le flux de poids lourds qui contourne par l'Ouest.

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

Tout à fait.

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

On vérifiera tout cela et on en rediscutera, compte tenu des arguments avancés.

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

La seule question ce soir ne porte pas sur le choix de la couleur du tracé, c'est une question corollaire qui vient après la question de l'opportunité du tracé.

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

C'est tout à fait clair.

M. LAURENT LANTOINE, HERBLAY :

Les modèles me paraissent prépondérants dans le dossier du Maître d'ouvrage. Tout est basé sur des chiffres, donc sur une modélisation, dont il faut parler.

La modélisation est une opération qui consiste à simuler des phénomènes physiques par l'intermédiaire de modes de calculs, permettant de se représenter l'évolution d'un système, sans avoir à passer par une expérience réelle. Elle permet d'accéder à une vision prospective de la réalité. Cette technique est très efficace. Elle permet de magnifiques économies. Les exemples de simulation numérique d'essais nucléaires en sont les représentations les plus connues du grand public. Mais, il ne faudrait pas oublier qu'un tel modèle ne permet efficacement et avec justesse de répondre à un problème que si et seulement si ces hypothèses de départ sont bonnes, et si la réalité respecte ces mêmes hypothèses ; ce qui n'est pas toujours le cas.

C'est peut-être même la partie la plus délicate de la modélisation que de choisir les bons paramètres de départ. Lorsqu'un industriel modélise le comportement d'un outil de production, les données sont claires et le résultat prévisible pertinent. Lorsque les physiciens font exploser une bombe atomique virtuelle, et ils en connaissent toutes les grandeurs de base, ce sont des paramètres invariants.

Lorsque l'on s'attaque à un phénomène beaucoup plus global, inscrit dans une durée aussi longue, comme celui qui nous intéresse ici, le travail est tout autre et l'issue beaucoup plus incertaine.

Bien que comparaison ne soit pas toujours raison, Monsieur ROL-TANGUY lors de la réunion publique d'Éragny a rapproché le comportement du trafic routier à celui d'un écoulement liquide. Si l'artère principale n'est pas assez large, alors le flux se répandra sur les artères secondaires. Jusque-là, je suis tout à fait d'accord avec lui, et ses compétences surpassant de très loin les miennes, je ne me permettrais pas de mettre en doute ses résultats. Cependant, est-il certain d'avoir en sa possession toutes les entrées du modèle ?

Il nous dit, qu'en plus des variations de populations, sont retenus l'accroissement potentiel de l'emploi, l'augmentation du coût de l'essence, qui est lui-même un modèle déjà soumis à une forte incertitude, etc. mais, nous garantit-il que le robinet restera ouvert ? En a-t-il seulement les moyens ?

Nous sommes tous ici présents conscients, de manière pragmatique et non polémique, de l'influence que peuvent avoir les pôles économiques de St-Ouen-l'Aumône et de Poissy, et notamment le groupe PSA sur la décision du prolongement du tracé. Il est évident aux yeux des responsables du site de Poissy que le tracé rouge en particulier répond parfaitement à leur attente de desserte de leurs usines.

Aujourd'hui, le pôle se développe et il a donc besoin de plus de moyens de transport pour assurer sa logistique. Dans ces conditions, le modèle de la DREIF peut prédire les écoulements de trafic de manière efficace, avec toutefois des incertitudes non négligeables, puisque dans le meilleur des cas, on accepte 10 % d'erreurs. Cette même erreur qui selon la Cour des Comptes dépasse 25 % dans une majorité d'estimations réalisées.

Ce que Messieurs ROL-TANGUY, DEBARLE et consorts, malgré leur bonne volonté, ne peuvent pas prévoir, ce sont les vicissitudes économiques et financières de long terme.

Ces dernières pourraient très bien faire que d'ici à 2015 ou 2020, lorsque l'édifice sera réalisé, le groupe PSA ait fusionné avec un groupe asiatique, américain ou européen, et que le site de production de Poissy se retrouve en Chine, au Mexique, ou en Slovaquie.

Ceci n'est qu'un exemple parmi de nombreux autres. Mais qui serait capable de prévoir précisément la situation économique de la zone d'étude dans 10 ou 15 ans ?

Suite à certaines modifications majeures de ce style, qu'advierait-il alors du modèle de la DREIF ?

Il est extrêmement rare qu'une opération de modélisation réussisse à représenter la réalité des faits à la première tentative. Cette technique a nécessairement besoin d'expérience de terrain, lui permettant a posteriori de se recalibrer. Dans le cas de l'A104, l'expérience c'est nous : des dizaines de milliers de personnes, hommes, femmes, enfants, des vraies vies, pas des statistiques. Avec des conditions initiales qui ne seraient plus respectées d'ici 10 à 20 ans, l'ouvrage réalisé n'aura plus la pertinence revendiquée aujourd'hui par le maître d'ouvrage.

Mais, pourrions-nous alors demander des comptes ? Bien sûr que non. Ce dossier technique est un document qui repose sur des estimations issues de résultats scientifiques. Il n'a donc pas vocation à l'infaillibilité. Monsieur ROL-TANGUY ou son successeur aura toute légitimité pour nous dire que les prévisions n'étaient pas garanties de par leur essence même, et en aucun cas nous ne pourrions leur reprocher.

Ce dossier est donc un colosse aux pieds d'argile. Si l'on justifie actuellement la construction d'une autoroute grâce à des considérations en grande partie économiques, dont personne ne sait si elles seront respectées demain, il n'y a qu'une chose qui est certaine : le jour où cette autoroute sera construite, les moyens techniques et financiers engouffrés dans ce projet auront été soustraits à d'autres, permettant éventuellement d'accroître en ligne et en valeur l'offre de transport en commun, moyens de transport incomparablement moins accidentogènes et polluants que la route.

Il sera impossible de faire marche arrière, ni même de se retourner vers un quelconque responsable pour arguer que cette autoroute n'était qu'un éléphant blanc.

La preuve de la pertinence du prolongement de l'A104 n'est, à mon avis, pas faite ; l'éviction de fait de tracés passant en zone non urbanisée, comme le violet, encore moins.

L'opposition légitime et la pugnacité des populations concernées étant restées intactes depuis 15 ans, il me paraît indispensable que la Commission Particulière du Débat Public en informe le Ministre à travers son rapport afin que ce dernier prenne une décision en connaissance de cause.

J'en appelle donc à la responsabilité des humains qui composent cette Commission, afin que leur conscience parle de nous aux décideurs.

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

Vous pouvez bien entendu être assuré de l'objectivité de la Commission Particulière du Débat Public pour faire état des différentes objections qui ont été formulées, notamment une intervention sur les incertitudes et l'affectation de zones nécessairement limitées en fonction de leur efficacité. Votre intervention a été tout à fait entendue.

Une intervention rejoint les précédentes de quelqu'un qui souhaite prendre la parole.

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

Sur le trafic de transit, M. Gérard DEYDIER souhaite prendre la parole ; et ensuite, sur le thème qui vient d'être traité, Monsieur Pascal PAVIE souhaiterait parler de l'emploi.

M. GERARD DEYDIER, HABITANT DES BUTTES BLANCHES A HERBLAY :

Le modèle employé intimide peut-être les gens car il a l'air très compliqué. J'ai cru comprendre qu'il avait été fait dans la zone où l'on veut faire l'autoroute. On a estimé que du trafic serait dévié par l'autoroute, avec éventuellement du trafic international. Celui-ci augmente de 1 % par an. Dans 20 ans, cela fera 20 % de plus. Voilà comment on a trouvé le trafic international. Ensuite, on nous montre de beaux calculs de prix et de trafic. Mais, on ne tient pas compte de l'augmentation du trafic international supérieur à 1 % par an, car il y aura une autoroute, et ce sera un passage facile pour les gens qui iront du Nord au Sud de la France.

Quelle est la population gênée par l'ensemble des trois tracés ?

C'est une indication qui pourrait figurer à côté des prix.

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

Deux questions tout à fait distinctes. Monsieur DEBARLE, sur la confiance que vous accordez au modèle, on ne va pas rentrer dans le détail des modèles maintenant.

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

Sans entrer dans le détail, je voudrais expliquer la manière dont ont été faites ces simulations de trafic. Nous partons de la situation actuelle. La première utilisation du modèle porte sur les comptages de trafic. Lorsque vous roulez avec votre voiture, vous passez régulièrement sur des capteurs, qui nous donnent le nombre et la vitesse des véhicules qui passent.

Nous récupérons ces données qui viennent à la fois des Conseils Généraux pour les routes départementales et de l'État. Ces mêmes données sont utilisées pour les panneaux à message variable, par exemple tant de minutes pour rejoindre tel endroit. On a également

récupéré les données de trafic de grosses agglomérations, que ce soit la Ville de Paris, St-Quentin, les grands pôles qui réalisent eux-mêmes leurs simulations.

Avec toutes ces données, on a fait une simulation du trafic qui prend en compte la totalité de la région Île-de-France.

Également avec le recensement et d'autres enquêtes, nous savons où sont localisés les habitants et les emplois.

Il y a une enquête globale de transport, ce sont des enquêtes par téléphone, un peu comme un sondage, si ce n'est que c'est fait à hauteur de 10 000 personnes pour connaître les habitudes de déplacement des gens.

Tout cela rentre dans une boîte noire assez importante. On fait fonctionner le modèle en regardant ce que cela donne aujourd'hui.

Effectivement, comme l'a dit le précédent intervenant, on ne tombe pas juste du premier coup et il faut caler le modèle, à savoir que le modèle reflète bien la situation actuelle. Ensuite, on va se projeter dans l'avenir.

Aujourd'hui, ce que nous donne les enquêtes de comportement des gens, par rapport à il y a 10 ou 20 ans, les gens continuent d'utiliser la voiture de la même manière. Avant, on avait une utilisation de plus en plus forte par chacun de la voiture, ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les modifications de trafic proviennent de nouveaux habitants ou de nouveaux emplois qui sont implantés dans certains secteurs. Nous connaissons ces projets de développement par le biais des documents d'urbanisme et des projets à moyen terme ou à long terme des communes. A Herblay, l'enquête sur la révision du PLU se fait actuellement.

Dans le PLU d'Herblay, il est prévu d'ouvrir des zones à l'urbanisation. Ce sont soit des gens, soit des emplois qui sont prévus. On prend en compte ce type de données.

Notamment en termes d'emplois, on est plutôt optimiste. On ne prend pas en compte le départ de PSA en Slovaquie. On considère que l'hypothèse la plus probable est de tout faire pour que PSA reste ici.

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

Merci de ces explications. Cela étant, il est vrai que les hypothèses de base qui vous permettent de faire les projections comportent évidemment une part d'incertitude, Peugeot peut disparaître, mais c'est ce que l'on sait faire de mieux sans doute pour l'instant.

M. PHILIPPE HOUBART, RESPONSABLE CAPUI (COLLECTIF POUR L'ANNULATION DES POLLUTIONS URBAINES ET INDUSTRIELLES)

Je me bats avec bien d'autres depuis des années contre les nuisances de la station d'épuration Seine Aval. A Herblay, on connaît bien le CAPUI.

Je suis aussi Vice-président du CIRENA, et je lutte depuis sa création contre les nuisances aériennes que l'on vient de nous amener aussi sur cette région très récemment, vraiment sans nous demander notre avis. Il n'y a même pas eu d'enquête publique.

On pourrait faire un calcul des dédommagements, et ils doivent être très impressionnants, mais c'est une autre affaire et nous verrons cela avec notre avocat.

Concernant le problème de l'autoroute, le CAPUI très tôt s'est prononcé dans son conseil d'administration contre tout tracé en zone urbanisée, que ce soit le bleu, le rouge, le noir ou le vert.

On vient de parler des camions de Peugeot, plus de 2 000, mais avant les voitures fabriquées étaient sur les trains de marchandises et elles partaient de la gare de triage d'Achères. On demande depuis des années de développer le ferré et on supprime la gare de triage d'Achères. Pourquoi a-t-on supprimé cette gare de triage ? C'est peut-être pour cette raison qu'il y aura plus de 2 000 camions, et on justifie ainsi l'autoroute. Pourquoi ne développez-vous pas le fluvial, depuis des années que les bateliers de Conflans le réclament ? Ils sont encore aujourd'hui en partie au chômage.

Ce sont de vraies questions. Développons des alternatives, avant de se lancer dans des autoroutes.

Quand on a parlé de l'autoroute, il s'agissait du bouclage de la francilienne. Une impression très forte sur toutes les populations a été exercée pour nous culpabiliser. Aujourd'hui, on ne parle plus de bouclage, mais de prolongement. C'est un nouveau terme.

On ne parle plus de bouclage, car il n'y a plus de projet après Orgeval, pour rejoindre Versailles, la vallée de Chevreuse. Des gens ont aussi fait le nécessaire pour qu'il n'y ait plus de projet de ce côté-là, ainsi on parle de prolongement, consistant à aller de Pierrelaye jusqu'à Orgeval, où l'on arrive sur l'A13 qui est totalement saturée. Vous voulez déverser des milliers de voitures et de camions sur un bouchon. Qu'allez-vous créer ? Un parking de camions qui vont tourner et nous envoyer leur pollution dans nos villes. Vous n'allez donc que saccager nos villes et notre santé pour faire un prolongement qui va déboucher sur un bouchon. De qui se moque-t-on ? Expliquez-nous tout cela Messieurs, c'est incroyable !

(Applaudissements).

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

On peut essayer d'apporter quelques éléments de réponse, peut-être pas en totalité instantanément.

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

L'autoroute A13 a un trafic d'environ 90 000 véhicules. On estime qu'en 2020, celui-ci devrait être de l'ordre de 110 000 véhicules. Le prolongement de la Francilienne, s'il est fait par l'un des quatre tracés du fuseau Sud-Est, amènerait sur cette route environ 10 000 véhicules supplémentaires.

En regardant le trafic que l'on aurait sur les deux autoroutes A13 et A14 en 2020, on arrive aux alentours de 190 000 véhicules par jour. Nous le comparons aux autres arrivées sur Paris, que ce soit le secteur A6a, A6b au Sud, A1 au Nord, A4 à l'Est, le débit est de 260 000 véhicules. Je ne vais pas vous dire que grâce à l'arrivée de la Francilienne, on va supprimer les bouchons, ce n'est pas le but et on n'en a pas les moyens.

Le but n'est pas de supprimer les bouchons dans une grande agglomération, il est peut-être préférable d'encourager le report modal. Des intervenants disaient qu'il fallait développer les transports en commun. Tant que les routes auront des temps de transport largement inférieurs à ceux des transports en commun, on ne peut pas dire que l'on encourage le transfert modal dans ce cas.

On gère des routes d'entrée sur Paris qui sont à la limite de la congestion.

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

Vous n'allez pas parler à la place de Peugeot, mais avez-vous un commentaire à faire sur l'utilisation de la voie fluviale, de la voie ferrée, etc. ?

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

Je ne ferai pas de commentaires, mais simplement un constat. Je n'ai pas à parler à la place des gens de Peugeot.

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

J'espère que les gens de Peugeot viendront.

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

Certains utilisent majoritairement la voie routière, d'autant plus que la politique des flux tendus a été adoptée, et bien qu'ils aient une gare de fret à l'intérieur de leur emprise, le fret ferré est très peu utilisé par Peugeot. On n'utilise absolument pas le fluvial.

Renault qui est plus loin à Flins n'a pas la même politique. Renault utilise le fluvial.

M. CARON, HABITANT HERBLAY, QUAI DE SEINE :

Je travaille dans la région de St-Quentin-en-Yvelines. J'aurais plusieurs remarques à faire. Quand vous nous expliquez que les flux routiers auraient plutôt tendance à venir du Nord pour se déverser sur l'Ouest, je ne suis pas sûr que ce ne soit pas le cas non plus dans l'autre sens.

Me déplaçant de Herblay à St-Quentin, je me trouve vers 6 h 30 à hauteur du triangle de Rocquencourt et il y a tous les matins entre 10 et 15 kilomètres de bouchons pour tous les gens qui remontent sur la région parisienne. Je ne suis pas convaincu que si l'autoroute se fait, on ne va pas récupérer une partie des flux transitant de l'Ouest au Nord.

Je ne partage pas votre optimisme quand vous semblez indiquer que finalement tout ce qui est industriel passe par l'Est, le reste étant réservé plus aux loisirs. Ce n'est pas vrai car on trouve de nombreux camions, et c'est oublier tout ce qui est en train de se développer sur St-Quentin. Les échanges de marchandises entre le Nord et l'Ouest se feront par cette zone, si l'autoroute se fait.

On a parlé de trois ou quatre tracés, un a été éliminé assez rapidement, et deux dont on ne parle pas. Très curieusement, on reparle de temps à autre du tracé bleu. Je trouve cela relativement suspect. J'ai la très nette impression que le choix a déjà été fait, la difficulté étant de trouver comment on va le faire passer.

Je vais vous donner une petite indication, car ce type de réunion qui aura lieu un peu partout permet de prendre la température et se demander où il y aura le plus d'opposition. La réponse est sur Herblay qu'il existe des associations, mais ce n'est rien par rapport au mouvement qui va se développer, si le tracé bleu ou les autres tracés commencent à se mettre en route. Toute la population va se mobiliser, et repartez avec cette idée-là : A HERBLAY ON NE VEUT PAS DE CES TRACES !

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

Même avant la fin de votre intervention, j'avais déjà compris. Il existe une zone d'étude sur laquelle il y a un projet avec différents tracés. C'est le devoir de la Commission Particulière du Débat Public d'aller écouter les habitants sur ces différents tracés. Les Maires des communes potentiellement concernées ont demandé l'organisation de réunions publiques chez eux. Il n'y a aucune tentative de manipuler quoi que ce soit, nous sommes dans une situation d'écoute.

Tout ce qui est dit ce soir sera bien entendu soigneusement enregistré, retranscrit, versé au débat et nous en tiendrons le plus grand compte. La Commission Particulière du Débat Public peut écouter tout le monde, et en aucune manière ne cherche à manipuler quoi que ce soit.

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

Coprasien et accessoirement contribuable, j'ai fait une intervention à Éragny la semaine dernière. Je vais reprendre un certain nombre de points que j'avais développés, et j'aimerais avoir une réponse de Monsieur DEBARLE. Je l'avais interpellé, lui et M. ROL-TANGUY, sur un rapport de la Cour des Comptes, dont je vais relire un certain nombre de points.

Premier point : les conséquences des choix autoroutiers sur l'emploi et l'aménagement du territoire ont été moins favorables que prévu.

Deuxième point : les projets autoroutiers semblent répondre plus à des préoccupations de maillage géométrique qu'à une rationalité économique et social.

Troisième point : 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.

Quatrième point : les observations a posteriori font ressortir que l'impact sur l'environnement est largement sous-estimé par les études préalables.

Cinquième point : le lien entre développement économique et autoroute n'a rien d'automatique.

Sixième point : les schémas directeurs routiers successifs ne 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.

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

J'aimerais avoir votre avis là-dessus.

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

Concernant le schéma général des routes, le gouvernement en 2003 a effectivement sorti lors d'un comité interministériel d'aménagement du territoire une carte sur le schéma général des routes en France. C'est la carte que nous vous avons projetée montrant les autoroutes

de contournement de la région parisienne. Le rapport de la Cour des Comptes cité est antérieur à cette décision. Donc, le gouvernement a suivi les conseils de la Cour des Comptes et a fait un schéma d'aménagement général des routes.

Il a également commandé à l'Inspection des Finances et au Conseil Général des Ponts et Chaussées un audit des grandes infrastructures pour voir quelles étaient leur pertinence et leur utilité. La raréfaction de la ressource publique faisait qu'il fallait redéfinir les priorités.

Concernant les bureaux d'études, il est vrai que le Ministère de l'Équipement ne fait plus les études en interne, comme cela été fait pendant un certain temps.

A un moment donné, on nous reprochait de ne pas avoir de recul car on faisait nous-mêmes les études. Maintenant, on les fait faire à l'extérieur. Effectivement, on trouve des bureaux d'études qui travaillent souvent pour l'État, beaucoup pour les Conseils Généraux. Un grand nombre de bureaux d'études sont reliés à des groupes "lobby routier", car ils correspondent à leurs missions et à leurs compétences.

Le nombre de projets est largement supérieur aux crédits disponibles. L'intérêt du lobby routier est peut-être de faire construire des routes mais sur la priorité que le bitume soit coulé à tel ou tel endroit, je ne suis pas sûr que cela influe sur le choix.

Concernant l'impact des routes sur l'emploi, la Cour des Comptes dit que ce n'est pas à la hauteur des ambitions prévues, mais ils reconnaissent que les routes peuvent avoir un impact sur l'emploi.

Je l'ai déjà dit dans un certain nombre de réunions publiques, la route en tant que telle et au niveau national ne crée pas d'emploi. Par contre, quand quelqu'un décide de créer des emplois, et qu'il cherche un terrain pour implanter ces emplois, il lui faut des terrains constructibles. C'est le travail dans les plans locaux d'urbanisme de prévoir des zones.

La desserte en routes et en transports en commun est l'un des critères de choix pour implanter des entreprises.

Donc, on peut avoir par ce biais des localisations d'emplois plutôt dans certaines zones que dans d'autres.

Merci Monsieur DEBARLE. Madame, vous avez la parole.

MME BERENGUIER, HABITANTE D'HERBLAY :

J'habite les Buttes Blanches, depuis 20 ans, je suis très contente d'y habiter. J'habitais précédemment Villeneuve-la-garenne, et j'ai trouvé un village bien agréable, avec des arbres autour, la campagne.

Ce soir, j'entends parler de beaucoup de choses, de tracés, et quelque chose me choque énormément, je n'ai pas entendu parler de santé. Je suis choquée, vous parlez d'argent, et le coût de la Sécurité Sociale ?

Les Buttes Blanches ne sont pas couvertes, ce n'est pas une honte ? Combien sommes-nous aux Buttes Blanches ? Lorsqu'on prend le plan d'Herblay, on s'aperçoit que les Buttes Blanches n'apparaissent pas. Pourquoi veut-on nous infliger un tracé rouge et un tracé vert à ras de nos maisons ?

J'ai 73 ans, je ne peux pas partir, pour des raisons personnelles que je n'ai pas à vous donner, je ne peux aller nulle part. Notre seul plaisir, c'est de se mettre sur sa terrasse, maintenant, nous aurons la pollution et nous serons obligés de rester enfermés chez nous.

Merci.

(Applaudissements).

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

Cette intervention nous ramène à des préoccupations plus locales. Nous avons eu des vues très globales sur les modèles, les incertitudes, etc..

J'aimerais entendre maintenant Nadine PORCHEZ et Michel KLASSEN qui ont prévu d'intervenir ensemble.

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Monsieur le Président BERGOUGNOUX, Mesdames et Messieurs ici présents, un nombre important d'associations d'Herblay, soucieuses du développement harmonieux de notre ville, s'est regroupé autour de ce sujet. Permettez-nous de citer ces associations que nous représentons ce soir :

« Herblaysiens du Nord Ouest », qui occupent les Buttes Blanches et les quartiers du Nord-Ouest, « Association des Cailloux gris », « Association Les Chênes », « Cottages d'Herblay », « Ensemble Vivons Notre Ville », « Les riverains des quais », « Herblay Patrimoine », « Protection Herblay Centre », « Herblay Boutique », « CODEA », « Les Copistes », « CO.P.R.A. ».

Elles ont rejeté en bloc les 5 tracés proposés au Débat Public pour 2 raisons essentielles :

- _ Notre objectif n'est pas de renvoyer chez les voisins une autoroute que nous ne voulons pas chez nous.
- _ Le dossier présenté au Débat Public nous apparaît par endroit approximatif, erroné voire volontairement trompeur.

Avant de développer ces affirmations, nous voudrions lancer un message aux différents Maires du comité de communes concernées par le tracé dit « historique ».

- _ Vous avez eu, plus que nous, des réunions et du temps pour connaître ce débat et son contenu.
- _ Vos divisions de ces dernières semaines n'incitent pas vos électeurs à vous prendre au sérieux. Les habitants des secteurs concernés sont soudés pour s'exprimer sans équivoque ; faites-en autant !

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Notre intervention se décline en 2 points : D'une part, pourquoi contestons-nous ce dossier présenté et ses 5 tracés et d'autre part les méfaits de l'autoroute sur la commune d'Herblay.

Pourquoi contestons-nous ce dossier présenté et ses 5 tracés ? Parce qu'on nous présente un prolongement au lieu d'un bouclage.

Nous avons pris la carte Mappy. Pourquoi avoir limité l'étude à un secteur géographique aussi contraint sans une vue globale sur le réel bouclage de la francilienne ?

Si l'on reprend un des objectifs de la francilienne, à savoir : relier les villes nouvelles en passant autour de l'agglomération parisienne, le dossier qui nous est présenté par la maîtrise d'ouvrage ne met jamais en relation les villes nouvelles de Cergy et Saint-Quentin en Yvelines.

En présentant ces 2 villes nouvelles avec la volonté de les relier en passant autour de l'agglomération parisienne, c'est-à-dire au Nord de Cergy et à l'Ouest de Saint-Quentin, les tracés du type « tracé violet » reprennent tout leur intérêt.

Les tracés sur lesquels vous nous demandez de débattre sont absurdes puisqu'ils aboutissent tous sur l'A13 ; quel que soit le tracé, on s'apprête à déverser 120 000 véhicules par jour sur une autoroute déjà saturée.

Un tracé sérieux doit respecter ces conditions.

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Le coût des tracés est « discutable ».

L'option de faire passer l'autoroute en dehors des zones habitées se traduit dans le dossier par un tracé violet farfelu, visiblement rallongé, avec une surévaluation de son coût par rapport aux autres, ce qui rend impossible tout comparatif sur les coûts.

Alors que le tracé violet, passant dans un milieu essentiellement rural, comporte 6 650 m de tunnel ou tranchée couverte,

- _ Comment se fait-il que le tracé rouge, fortement urbanisé, compte moins de zones couvertes ?
- _ Comment se fait-il que le tracé bleu, si on exclut le tunnel sous la forêt de St-Germain de 6 500 m, ne compte que 800 m de couverture alors qu'il traverse Herblay et Pierrelaye à moins de 400 m des habitations ?

Le coût des tracés rouge et bleu, passant par Herblay, a visiblement été sous estimé.

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Les obligations à respecter non prise en compte.

Sans entrer dans le détail de ces obligations dont la plupart figurent au PLU d'Herblay, nous voulons simplement citer celles que nous avons détectées :

- _ Respect du code de la santé publique – article R1336-9.
- _ Conformité avec la charte de l'environnement qui fait maintenant partie de notre constitution.
- _ Respect du PPRI – Plan de prévention des risques d'inondation.

- _ Protection des Carrières – décret 2004-490 du 3 juin 2004 (Direction Régionale des Affaires Culturelles) et arrêté préfectoral du 8 avril 1987.
- _ Respect du SDRIF avec le principe d'une ceinture verte autour de Paris dont font parties la plaine d'Herblay et les berges de Seine.
- _ Prise en compte des PLU des différentes villes traversées et notamment celui d'Herblay.

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Développement démographique et économique.

Dans les prochaines années, le SDRIF prévoit un accroissement de la population de 500 000 habitants supplémentaires en Ile-de-France. Comme on peut le constater depuis 50 ans, les habitants et les entreprises s'éloignent du centre de la région. Le développement économique se fera donc en grande périphérie ; dans notre secteur entre Mantes, les Mureaux et Cergy.

Un autre tracé, passant autour des villes nouvelles, serait une solution qui ne se contente pas :

- _ de traiter les problèmes existants depuis 20 ans,
- _ de trouver une réponse à court terme à un problème actuel d'engorgement des voies locales,

mais qui anticipe sur l'avenir.

N'attendons pas encore 20 ou 40 ans avant de s'occuper des problèmes.

Les quatre autres tracés ne correspondent pas au développement économique prévisible mais déplace un problème d'une zone urbanisée vers une autre zone urbanisée ; de la N184 vers la A104. On ne résout rien : voyons plus loin !

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Quatre tracés proposés pour satisfaire des intérêts économiques isolés.

Avec les tracés les plus directs vers son pôle économique, le maire de Poissy veut poursuivre l'enrichissement de sa ville au détriment des Yvelinois et des Valdoisiens et notamment des Herblaysiens. Le pôle d'activité de la ville de Poissy s'est très fortement développé au cours des deux dernières décennies notamment avec l'extension, voulue et désirée par la ville, de Peugeot.

Ce développement s'est fait sans aucune considération des nuisances occasionnées dans la région. Au nom de l'intérêt collectif, on défend les intérêts d'une ville et d'une entreprise privée au détriment de la santé et des conditions de vie de dizaines de milliers d'habitants des départements des Yvelines et du Val d'Oise.

Le Maître d'ouvrage répond parfaitement aux vœux de Poissy et Peugeot dans le dossier public. Nous avons comptabilisé le nombre de citation des pôles économiques du périmètre.

Pôle économique	Nombre de citations
-----------------	---------------------

Poissy	155
Cergy-Pontoise	136
Saint-Ouen-l'Aumône	40
Saint-Quentin-en-Yvelines	12

On voit à l'évidence que c'est le pôle économique de Poissy qui est au cœur du dossier et non la liaison entre les villes nouvelles.

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Avec l'arrivée d'une nouvelle autoroute en zone urbaine, la valeur des habitations dans les zones concernées va s'écrouler. Ceux qui ne pourront pas vendre devront rester au prix de leur tranquillité et de leur santé.

Pourquoi les habitants d'Herblay devraient-ils payer pour le profit d'une ville et d'une entreprise privée, si importante soit-elle ?

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

L'impact du péage n'est pas pris en compte dans le dossier.

Tous les chiffres du dossier concernant l'évolution de la circulation sont calculés avec une autoroute sans péage. Ce n'est qu'à la fin du document que le problème du financement est abordé et que le principe du péage est avancé.

Tout le monde peut constater, avec l'exemple de l'A14, que la fréquentation d'une autoroute est radicalement différente avec ou sans péage (-50 % avec la même tarification que l'A14).

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Les prévisions de la fréquentation sont fausses

Avec une autoroute à péage, les 70 % du flux prévus pour la desserte locale ne seront pas réalisés. Comment peut-on imaginer que les riverains de ces 22 Km payent un péage pour des trajets locaux ?

Les chiffres avancés sont de 7 π par passage ; sur un mois, cela représente 280 π . Qui peut imaginer qu'un smicard aura les moyens d'utiliser cette autoroute ? On peut donc en conclure qu'un faible pourcentage de Franciliens pourra en bénéficier. Par conséquent, les autres routes ne verront pas baisser significativement leur fréquentation.

Les riverains resteront sur les voies existantes !

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Sans la prise en compte de l'impact d'un péage, tous les chiffres sont à revoir.

De ce fait, les hypothèses retenues par le Maître d'ouvrage sont fausses et tendancieuses.

- _ Répartition des flux de la circulation sur les différents axes : l'autoroute ne servira que les déplacements inter régionaux, nationaux et internationaux.
- _ Désengorgement de la N184 : tout au plus, l'autoroute évitera de la saturer davantage.
- _ Diminution du risque d'accident sur le secteur : sans réussir à désengorger la N184, le risque d'accident demeure.
- _ Diminution de la pollution : comment peut-on nous faire croire que le fait de rajouter une autoroute diminue la pollution !!

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Les estimations de pollution sont sous évaluées.

Dans le dossier, une barre de péage est prévue juste après l'échangeur avec la A15, donc sur Herblay. Un péage génère des arrêts et des redémarrages d'où plus de pollutions que celles présentées dans le dossier.

La pollution et les désagréments subis par les riverains sont sous-évalués et flous.

Pour exemple : dans le dossier, les particules et autres retombées sont définies et quantifiées mais aucune protection n'est proposée ; il n'y aucune évaluation financière de telles protections.

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Des protections à deux vitesses.

On note d'ailleurs des disproportions flagrantes entre les protections prévues selon le voisinage.

- _ Protection totale pour les arbres et les habitants de la forêt de St-Germain (6,5 Km de tunnel sous la forêt).
- _ Aucune protection ou protection minimaliste pour les habitants d'Herblay (350 m de demi-couverture sur le tracé rouge, 800 m pour le tracé bleu qui servent uniquement à monter sur le plateau !).

D'après le maître d'ouvrage, la santé des Herblaysiens a moins d'importance que les arbres de la forêt de St-Germain-en-Laye.

Et pourtant, au niveau d'Herblay, il existe des merlons et des panneaux latéraux de protection pour protéger, mais protéger quoi ? Des champs et l'usine Seine-Aval d'Achères ?

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Passons maintenant à la 2^{ème} partie : les méfaits de l'autoroute sur la commune d'Herblay.

Avant d'aborder les conséquences d'une autoroute sur le territoire d'Herblay, nous notons le peu d'intérêt que vous avez eu, Commission de Débat Public d'une part, Maîtrise d'ouvrage d'autre part, pour la commune d'Herblay et les Herblaysiens :

- _ Ce n'est qu'à la suite d'une demande de notre maire le 8 mars que vous vous êtes rendu compte qu'Herblay méritait sans doute une réunion de proximité. Quand 3 des 5 tracés proposés passent par notre commune, il est quand même surprenant qu'aucune réunion n'ait été prévue dès le premier calendrier des réunions de proximité
- _ Dans le dossier du débat public, alors que nous faisons partie des 8 communes touchées par au moins 3 tracés, Herblay est la ville la moins citée comme le montre le tableau :

Communes	Nombre de tracés passant par la commune	Nombre de citations de la commune dans le dossier
Poissy	4	155
Orgeval	4	94
Cergy-Pontoise	3	136
Conflans-Sainte-Honorine	3	42
Éragny	3	65
Herblay	3	11
Pierrelaye	3	49
Saint-Ouen-l'Aumône	3	40
Saint-Germain-en-Laye	2	88
Achères	2	65
Carrières-sous-Poissy	2	34
Chanteloup-les-Vignes	1	45
Andrésy	1	17
Maurecourt	1	13

A noter aussi que les photos qui illustrent le dossier datent de plus de 2 ans et ne font donc pas apparaître les logements construits récemment comme la ZAC des Cailloux Gris, ni la 11^e avenue. Bizarrement, aussi bien dans le dossier que sur Internet, y compris sur les dossiers distribués à l'entrée, certaines zones d'habitation d'Herblay sont systématiquement masquées. Nous avons repris l'exemple de la page 63, le petit encart blanc était sur les Chênes, et si on l'enlève, les Chênes apparaissent. Ce n'est bien sûr que le hasard.

Nous tentons ci-dessous d'apporter quelques précisions.

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Augmentation des bruits, des vibrations et de la pollution

En remplaçant des champs, des bois ou des zones pavillonnaires par une autoroute, nous aurons à l'évidence, une forte augmentation :

- _ du nombre de décibels,

- _ de la pollution de l'air,
- _ des vibrations du sol au passage des camions.

Ces nuisances seront subies :

- _ pour le tracé bleu, par les habitants des Quartiers des Bournouviers, des Cailloux Gris, des Chênes, des riverains des quais de Seine.

Sur le dossier, seul le quai du Gaillon est touché par le bruit : c'est faux ! Les Cailloux Gris sont à moins de 200 m, les Lions à moins de 500 m, les Chênes également.

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Pour le tracé rouge, par les habitants des Buttes Blanches et des Courlains sur Herblay mais aussi les habitants d'Éragny et Conflans, nos voisins.

Ces pollutions seront renforcées par la situation du tracé à l'Ouest par rapport aux quartiers d'habitation. Avec des vents dominant venant de l'Ouest, les bruits et la pollution vont plus loin. Un habitant pourra, par exemple, suivre à l'oreille l'arrivée au loin d'un camion ou d'une moto jusqu'à son passage au droit de son logement.

C'est une expérience que nous vivons déjà lorsque les vents du Nord-Est poussent les bruits de l'autoroute A15 vers les quartiers d'Herblay.

Tracé rouge, vert ou bleu, nous devons subir toutes les nuisances de l'échangeur avec la A15. On le voit déjà avec la 11^e avenue, les échangeurs prennent une place considérable ; ils sont obligatoirement en élévation, les véhicules qui les empruntent génèrent plus de bruits et de pollution.

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Destruction ou saccage de sites chers aux Herblaysiens.

Ces bruits et pollution toucheront des sites scolaires.

Pour le tracé bleu, le lycée Montesquieu, le collège Duhamel, l'école maternelle et primaire Jean Jaurès aux Cailloux Gris (située à 400 m), l'école pour handicapés « La Chamade » (situé à 250 m) et l'école Saint-Exupéry.

Pour le tracé rouge, l'école maternelle et primaire des Buttes Blanches.

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Des sites « loisirs » et sites d'accueil pour nos enfants seront également touchés.

Pour le tracé bleu, les promenades sur les quais de Seine, les sites historiques des carrières de Gaillon, le centre de loisirs « des Fontaines », les infrastructures sportives du Dojo régional, et le gymnase « des Fontaines », le parc des sports (foot, rugby, tennis et piscine notamment), le centre de loisirs « les Lilas » (situé à 440 m), la maison des associations (situé à 400 m), l'île aux oiseaux, la coulée verte et le parc prévu seront détruits

Pour le tracé rouge, destruction d'un centre équestre, destruction d'une piste de vélo cross, destruction partielle du bois entourant le lotissement des Buttes Blanches.

Dans le dossier, la Maîtrise d'ouvrage ne connaît d'Herblay que le quartier des Buttes blanches et le quai du Gaillon.

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

L'autoroute va compliquer les déplacements pour les Herblaysiens, contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier, l'autoroute passe au milieu d'Herblay, et non pas entre Herblay et Conflans.

Le tracé bleu isole 1/3 de la population du centre ville.

En dehors des nuisances liées aux pollutions, le tracé bleu, en coupant les quartiers situés au Nord-Ouest de la coulée verte du reste de la ville multipliera les difficultés de la vie au quotidien :

- _ Plus de difficultés pour accéder au centre ville, accès aux services administratifs, accès au marché.
- _ Plus de difficultés pour accéder au collège et au lycée.
- _ Plus de difficultés pour exercer les pratiques culturelles ou sportives (d'autant que le seul équipement sportif situé à l'Ouest d'Herblay aura été détruit –centre équestre–).
- _ Impossibilité de maintenir et développer les liaisons douces (chemins piétons et pistes cyclistes).

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Le tracé rouge crée une véritable barrière à l'Ouest de notre ville, aucun franchissement n'est prévu à cet endroit.

De fait, le tracé rouge ampute la ville d'une partie de son territoire :

- _ La ZAC des Bellevues ne sera plus accessible.
- _ Les accès directs pour se rendre aux centres commerciaux d'Éragny et de Cergy seront supprimés.

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Tout le travail sur le PLU est bon à jeter, notamment les points suivants :

- _ Développement de la zone d'activité des Bellevues.
- _ Réaménagement du chemin du Trou Poulet.
- _ Désengorgement du RD48 par l'ouverture à la circulation du chemin de l'Émissaire.
- _ Zones d'habitation autour de la 11^e avenue.
- _ Zone d'activité des Beauregards.

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Dans le dossier, des problèmes techniques oubliés. Prenons comme exemple le tracé bleu en partant d'Achères vers Pierrelaye :

- _ La construction du viaduc bas à Achères avant le franchissement de la Seine est prévue dans une zone inondable réglementée par le PPRI ; le directeur des services techniques à Achères vous a rappelé qu'il était interdit de réaliser des constructions sur pylône dans cette zone.
- _ Une fois la Seine franchie, un tunnel est prévu pour remonter sur le plateau. Ce tunnel passe au milieu des carrières de Gaillon, site exceptionnel qui se visite régulièrement et qui fait partie du patrimoine de notre ville. Quelles solutions sont envisagées pour faire passer l'autoroute dans un gryère ? Comment un site exceptionnel sera-t-il préservé ? Vous nous l'avez dit, vous nous l'avez suggéré tout à l'heure, le passage de l'autoroute implique sa destruction totale !
- _ L'autoroute doit passer sous la voie ferrée avant de déboucher sur le plateau à hauteur des Cailloux Gris. Le renforcement de la voie ferrée n'est pas mentionné l'autoroute doit s'élever de 50 m sur 1 Km à peine, soit une pente de 5 % ; les moteurs seront sollicités, la pollution augmentera et ce seront les habitants des Cailloux gris qui en profiteront directement à la sortie du tunnel ! Aucune protection n'est prévue !
- _ Une fois sur le plateau, l'autoroute devra partager son tracé avec le passage des lignes à Haute Tension puisqu'elles sont rigoureusement sur le tracé bleu ; elles ne sont jamais mentionnées dans le dossier !
- _ Si vous construisez l'autoroute « en creux » sur le plateau, comment ferez-vous avec le gazoduc ?

Tout cela donne l'impression que certaines parties du dossier ont été écrites un peu rapidement sans vérifier la réalité du terrain.

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Nous avons déjà assez de pollution comme ça !

- _ Passage de la A15.
- _ Station d'épuration de l'usine Seine Aval (2^{ème} station d'épuration au monde) .
- _ Trafic aérien en augmentation très sensible ces dernières années.

Ça suffit !! Si nous acceptons aujourd'hui cette situation, c'est parce qu'il reste encore dans notre environnement des espaces verts.

Le tracé rouge, et c'est particulièrement frappant au niveau de Conflans, supprime tous les petits bois encore existants dans des quartiers fortement urbanisés. On va remplacer des espaces verts, ballon d'oxygène pour les habitants, par une autoroute. Au droit des Buttes Blanches, une partie du bois sera fatalement détruite également.

Le tracé bleu emprunte la coulée verte inscrite au SDRIF pour conserver une respiration autour de l'Île-de-France, passe juste à côté de l'île d'Herblay (réserve d'oiseaux) et traverse les bords de Seine.

On remplace des espaces d'oxygénation et de promenade par une source de pollution importante.

M. MICHEL KLASSEN, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

En conclusion, nous remercions les Herblaysiens qui se sont déplacés en nombre important ce soir :

- _ Malgré la programmation tardive de cette réunion sur Herblay,
- _ Malgré l'organisation de cette réunion au milieu des vacances scolaires ce qui prive un grand nombre d'Herblaysiens du Débat Public.

Globalement, nous estimons que le dossier qui est proposé au Débat Public :

- _ N'est pas centré sur l'objectif premier de la Francilienne.
- _ Présente une image trompeuse de la réalité du terrain, notamment sur Herblay.
- _ Défend les intérêts financiers de quelques-uns.
- _ Sous évalue les nuisances pour une population importante.

MME NADINE PORCHEZ, REGROUPEMENT DES ASSOCIATIONS D'HERBLAY :

Nous demandons qu'un équilibre soit respecté entre les exigences économiques et les conditions de vie des habitants de la région.

Les habitants d'Herblay ont vu se développer les nuisances liées à l'autoroute A15, à la station d'épuration d'Achères, aux avions de Roissy.

Arrêtez de donner systématiquement la priorité à l'économie ! Arrêtez de jouer sur l'insécurité économique !

Nous sommes contre les 5 tracés proposés :

- _ Nous ne voulons pas de tracés passant en zone urbaine.
- _ Un tracé sérieux, c'est-à-dire un autre tracé, doit être étudié dans une perspective de bouclage de la Francilienne.

Non aux tracés vert, rouge ou bleu passant par Herblay !

(Applaudissements).

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

Merci pour cet exposé très complet que nous allons étudier évidemment profondément, et nous demanderons au Maître d'ouvrage d'apporter des éléments de réponse point par point, nous n'allons peut-être pas répondre instantanément à tout, mais Monsieur DEBARLE, peut-être avez-vous des éléments instantanés ?

Moi je réponds tout de suite concernant la réunion d'Herblay : non Herblay n'est pas oubliée, la preuve c'est que nous sommes là, nous sommes très nombreux, et dès que Monsieur le

Maire m'a demandé une réunion à Herblay, nous avons pris la décision de la programmer le plus rapidement possible. Il n'y a donc pas lieu de polémiquer, Herblay n'est pas oubliée dans le Débat Public et vous voyez que le contenu de la discussion est suffisamment fort pour être sûr que Herblay ne sera pas passée sous silence, n'ayez aucune inquiétude là-dessus.

Monsieur DEBARLE, quelques mots, mais vous n'allez pas pouvoir répondre à tout.

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

C'est évident, je ne pourrai pas répondre à tout, mais voici quelques éléments de réponse.

En ce qui concerne les couvertures, leur longueur et le tracé violet. Le tracé violet impacte quand même 15 000 d'habitants, ce qui explique un certain nombre de couvertures. Une couverture importante est au niveau d'Auvers puisqu'il y a une zone de protection du patrimoine architectural urbanistique et paysager, et enfin une dernière couverture avant le franchissement de la Seine puisque nous sommes au voisinage d'une usine classée SEVESO et qu'il est obligatoire pour faire passer une route de la recouvrir. Voilà pourquoi on a un certain nombre de couvertures sur le tracé violet.

Concernant le respect des législations, il est clair qu'une voirie ne doit pas uniquement respecter le code de la route, l'ensemble des textes législatifs et réglementaires doivent s'appliquer à cette infrastructure, y compris la constitution, la Charte de l'Environnement et le code de l'environnement. Toutes les prescriptions qui sont indiquées dans ces réglementations doivent être respectées.

L'impact du péage n'est pas dans la partie écrite du dossier, par contre vous trouvez les impacts du péage dans le CD-ROM qui vous est remis en même temps que le dossier.

Les simulations sont les suivantes : si on fait payer à l'usager un péage de 2 Euros sur la totalité du parcours, 15 % de gens ne prendront pas le prolongement de la Francilienne, si le péage se monte à 7 ou 8 Euros, c'est-à-dire un péage de l'ordre de la A14, une personne sur deux ne prendra pas ce prolongement.

Les échangeurs ne sont pas obligatoirement en élévation, le prolongement de l'autoroute est pratiquement tout le temps en déblai, et les échangeurs vont donc se trouver en dessous du niveau du sol. Mettre ce prolongement en déblai permet de rétablir toutes les circulations et toutes les routes qui existent aujourd'hui. Il n'y a pas de suppressions de routes quelles qu'elles soient dans cette partie.

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

Merci, mais je pense que monsieur Marc BENOIT voulait apporter des éléments complémentaires.

M. MARC BENOIT, HABITANT D'HERBLAY :

Je veux parler de la découverte d'un oiseau rare sur Conflans. C'est un oiseau extraordinaire, pour vous montrer que la région est une réserve pour les oiseaux migrateurs, et vous voyez c'est un cygne noir, très rare dans la région où l'on peut apercevoir de nombreux cygnes blancs.

MME PELLADEAU :

J'enchaîne sur la nature. J'habite sur les bords de Seine. Une association a répertorié 33 espèces d'animaux sur l'île aux oiseaux qui s'appelle en réalité l'île d'Herblay. Parmi ces espèces, des chouettes, des coucous, des écureuils etc., mais ce sont aux chouettes que vous ferez courir le plus grand risque avec l'autoroute au-dessus de la Seine à cause de leur vol nocturne.

Sachez qu'il existe une association, la LPO, qui se joint à nous et vous enverra un courrier pour vous expliquer les contraintes pour protéger les espèces et qui ajoute des contraintes à votre projet ce qui en augmentera le budget.

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

Nous allons prendre une intervention spontanée de la salle.

M. ROUSSEL, HABITANT D'HERBLAY :

Je suis Herblaysien, en bonne santé et souhaitant le rester sans la Francilienne. Je souhaite rebondir sur le péage et poser une question à Monsieur DEBARLE.

L'État n'a pas d'argent pour la Francilienne, le Conseil Régional d'Île-de-France ne donnera pas un Euro, dixit Monsieur HUCHON, sur le « Moniteur du 31 mars ». Restent deux possibilités :

- La première, c'est la concession, donc péage. Et si péage, c'est – 50 % de trafic sur la Francilienne, où est alors l'utilité de l'infrastructure ?

- La deuxième, c'est le partenariat public / privé, dit PPP. C'est une recette qui impose à l'État une subvention annuelle et qui peut aussi aboutir à un péage, contrairement à ce qui a été dit précédemment. Pourquoi n'y a-t-il pas de chiffres avec péage, apparemment il y en a quelques-uns mais ils ne sont disponibles que sur Internet ? Il me semble que votre dossier est quelque peu incomplet.

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

Monsieur DEBARLE, souhaitez vous apporter des compléments sur le péage ?

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

Le but du partenariat public / privé, c'est de ne pas avoir de péage. Si c'est pour avoir le cumul de tous les inconvénients, ce choix ne présente aucun intérêt. Avant de décider un tel partenariat, une étude comparative entre les différents modes de financements doit être menée. Si le péage et la concession simple peuvent répondre au financement de l'infrastructure et avoir une acceptabilité suffisante, le mode de la concession sera retenu. Les textes n'interdisent pas de recourir au péage dans le cadre d'un partenariat public / privé.

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

Merci Monsieur DEBARLE. Avant d'entendre M. RAPINEL, une autre intervention sur le même sujet ?

UN INTERVENANT :

Je prends la parole, car M DEBARLE vient de dire quelque chose qui m'étonne, il a parlé d'inconvénient par rapport au péage.

Pour ceux qui ont eu l'extrême bonheur de lire le dossier du Maître d'ouvrage, en page 79, paragraphe 4, « avantages et inconvénients du péage », je lis : « *Le péage représente surtout pour les usagers un gain de temps (accessoirement une meilleure fiabilité des temps de parcours) une meilleure sécurité et un meilleur confort. Ces avantages seront particulièrement réels au droit de Cergy et de Poissy.* ».

Donc, d'après le Maître d'ouvrage, la présence de péage n'est pas un inconvénient.

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

Monsieur DEBARLE, souhaitez vous réagir instantanément ?

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

Oui, instantanément, je vais lire la suite.

« En revanche, les barrières des péages occupent une certaine superficie et doivent être intégrées dans le milieu urbain. Elles ont également des coûts d'investissement et de fonctionnement non négligeables. Or, elles sont indispensables aux échanges avec la voirie locale. ».

Il y a donc à la fois des avantages et des inconvénients.

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

M RAPINEL, vous avez la parole.

M. LOEIZ RAPINEL, CONSEILLER MUNICIPAL SOCIALISTE D'HERBLAY :

Je parlerai ce soir au nom de l'ensemble des élus de gauche d'Herblay, dans la continuité de l'action menée par l'équipe municipale entre 1995 et 2001. Plus largement j'ai la conviction que mes propos sont partagés par l'immense majorité des habitants de notre commune et des communes voisines, de toutes celles et de tous ceux pour qui la qualité de vie est symbolisée par la plaine de Pierrelaye et la coulée verte, et qui ont fait le choix d'une urbanisation à taille humaine, le choix de la ville à la campagne.

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public, je serai direct, clair et concis : nous ne voulons pas d'autoroute en zone urbanisée, nous rejetons les tracés rouge, vert et bleu qui défigureraient à jamais notre commune. Rassurez-vous, je ne m'en tiendrai pas au seul slogan. Vous voulez des arguments de fond : je vais donc vous en donner.

L'A104 a été tracée il y a plus de 35 ans pour relier à travers champs, et j'insiste bien, à travers champs, les villes nouvelles de Cergy-Pontoise, Saint Quentin en Yvelines et Marne la Vallée. Et puis, pour des raisons qu'il ne me revient pas d'expliquer, rien ne s'est produit dans notre secteur géographique : l'A104 est restée dans les cartons, au mieux un simple trait sur une carte. Au cours de ces décennies, les pouvoirs publics locaux et nationaux ont laissé, voire ont encouragé et même organisé, l'installation de nouveaux habitants à

proximité du fantôme de l'A104. Faudrait-il que les habitants d'aujourd'hui supportent le retour de l'A104 ? Les habitants d'aujourd'hui n'ont pas à payer les décisions du passé.

Le Maître d'ouvrage essaie de nous vendre son projet en expliquant que le prolongement de la Francilienne répond à des objectifs de fluidification du trafic et de développement économique. Quand on connaît les difficultés à prévoir la conjoncture économique à quelques mois, je reste sceptique sur la portée des hypothèses à moyen et long termes de développement économique. Mais, plus encore, que dire du modèle d'évaluation du trafic routier, de son taux d'erreur élevé (je cite de mémoire le chiffre que vous avez indiqué à Pierrelaye, 25 % environ) et de son taux d'approximation encore plus élevé (je cite toujours de mémoire, de l'ordre de 45 %) ?

Tous les salariés présents dans la salle savent ce que leur répondrait leur patron s'ils présentaient un travail avec un tel taux d'erreur : la porte !!! Tout ceci n'est pas très sérieux.

Un seul objectif mérite que l'on s'y arrête : le désengorgement de la nationale 184, le traitement de l'un des points noirs de notre département. Mais nous refusons, CATEGORIQUEMENT, je dis bien CATEGORIQUEMENT, que les pouvoirs publics transfèrent les problèmes rencontrés par les riverains de la nationale 184 vers d'autres habitants du département ou de la région !!! Non au sacrifice de populations, qu'il s'agisse de celles voisines de la N184 ou des tracés rouge, vert, bleu et noir de la A104 !!!

Je ne m'arrêterai pas très longuement sur les raisons plus techniques qui nous amènent à refuser le passage de la A104 sur le territoire ou à proximité d'Herblay. Les associations de notre commune ont fait un travail remarquable qui a été versé au débat ce soir. Je me contenterai de relever quelques aberrations criantes concernant notre commune :

- Sur les tracés rouge et vert, passage à quelques mètres des premières habitations des Buttes-Blanches et d'écoles primaires ; et surtout que l'on ne me parle pas d'une tranchée couverte ou semi couverte, juste à proximité d'un échangeur, voire d'une barrière à péage : cela prêterait à sourire s'il ne s'agissait pas de la vie quotidienne de milliers d'habitants ;
- Sur le tracé bleu, passage à quelques dizaines de mètres des premières habitations des cottages et de l'Epinémerie, à proximité d'un collège, du lycée, d'écoles primaires, tout cela à découvert, puis au dessus des habitants des quais du Gaillon gratifiés d'un magnifique viaduc traversant la Seine ; la plaine de Pierrelaye, notre coulée verte, sauvée jusqu'à présent avec tant de difficulté de l'appétit des promoteurs, de l'urbanisation galopante, serait défigurée, sacrifiée, livrée aux camions et aux voitures, nos quais de Seine immortalisés par les impressionnistes seraient à jamais souillés ?

Nous ne voulons rien de tout cela !

Franchement, si l'État souhaite nous gratifier de 2 milliards d'Euros, qu'il couvre la A15 dont on entend la circulation jusqu'au centre de notre commune.

Monsieur le représentant du Maître d'ouvrage, je vous le dis simplement : retournez vers votre ministre et dites lui bien qu'ici, à Herblay, le 12 avril 2006, les habitants ont dit NON : NON au tracé rouge, NON au tracé vert, NON au tracé bleu, NON au tracé noir, NON à tous les tracés en zone urbanisée.

(Applaudissements).

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

Merci Monsieur RAPINEL. M Jean-Charles RAMBOUR, vous avez la parole, puis nous donnerons la parole à la salle.

Nous avons prévu que Jean-Marc RAFFOLT parlerait de sécurité routière et que le Maître d'ouvrage lui apporterait une réponse. Cette intervention pourrait-elle être reportée à une réunion ultérieure pour permettre à un maximum d'habitants d'Herblay de s'exprimer ? (Oui). Je vous remercie.

M. JEAN-CHARLES RAMBOUR, ADJOINT AU MAIRE D'HERBLAY :

Monsieur le président, je vous remercie de me donner la parole. Je ne m'attendais pas à venir à la tribune, mais j'en suis ravi, il est important de soutenir le travail fait par les associations ce soir, travail dont je tiens à souligner la qualité.

Je suis ravi de la présence de Monsieur RIBAUT avec lequel nous avons un petit conflit depuis le 8 mars. J'étais à la réunion de juillet 2005 au cours de laquelle nous avons trouvé un consensus au Comité de Communes. Les associations viennent de nous interpeller en nous disant : « unissez-vous, faites les choses ensemble ». Ce jour-là, nous étions unis, nous étions une entité morale unique qui trouvait à se rassembler sur le problème de l'A104, sur le refus du tracé historique et sur le refus de l'autoroute en zones urbanisées.

Je pense que le collectif associatif vous a bien montré que le tracé bleu dont vous faites la promotion est en zone urbanisée. Il y a des riverains, c'est un vrai problème, nous ne pouvons pas accepter ni le rouge ni le bleu à Herblay. Cela a été dit par mon Maire, c'est l'étendard, il n'y a aucun problème, il a toujours été le moteur de cette affaire.

Dans la délibération du 26 janvier, c'est lui qui a commencé à faire les choses, nous avons réfléchi ensemble, nous l'avons ouverte à l'opposition et nous l'avons votée tous ensemble.

Permettez-moi de saluer la nombreuse assistance d'Herblaysiens et d'habitants des villes alentours qui témoigne du vif intérêt de la question posée par la CPDP.

A défaut de présentation du projet de bouclage de la Francilienne que nous attendions, la DREIF nous propose donc de réaliser rapidement un nouveau tronçon débouchant sur l'A13 dont l'efficacité a fait l'objet de nombreux commentaires négatifs dans les réunions de proximités précédentes.

L'intérêt de réaliser ce projet reste à démontrer. Ce Débat Public a permis aux riverains concernés de prendre conscience des nouvelles nuisances potentielles que l'A104 pourrait leur amener.

Décidément, quand il s'agit d'infrastructures de liaison entre Cergy et le reste du monde, l'histoire semble bégayer. Enfant du quartier des Buttes Blanches, je me souviendrai toujours de la tête de mon père lorsqu'on lui a annoncé que 35 pavillons tout neufs dont le sien étaient tout droit dans la trajectoire du futur aérotrain. On avait juste oublié d'actualiser les plans. Un long combat permit de le repousser de 100 m, mais heureusement le projet fit les frais d'un arbitrage financier.

Depuis le temps a passé, la croissance de la ville nouvelle est continue, mais son développement n'étant pas construit autour d'infrastructures routières suffisantes, elle nous demande à nouveau de faire les frais de son expansion.

Il faut savoir que, quand on fait le choix de devenir Herblaysien ou de le rester, c'est essentiellement le critère du cadre de vie qui force la décision. Ce n'est pas sans contreparties car il faut affronter les bouchons réguliers de l'A15 ou opter pour les transports en commun en utilisant des lignes dont les fréquences n'ont rien à voir avec celles des dessertes de certaines lignes RER.

Mais Herblay n'a pas son pareil dans les alentours. Un urbanisme modéré, soucieux de la préservation des espaces naturels, a permis un développement harmonieux de la ville, tant dans son centre historique que dans ses quartiers périphériques.

Nous héritons aujourd'hui d'une coulée verte représentant 1/5 du territoire de la ville qui constitue un véritable poumon naturel dont l'activité est loin d'être négligeable dans la compensation des nuisances déjà existantes.

La ville d'Herblay est déjà coupée en deux du Nord au Sud par l'autoroute Cergy-pontaine, et elle voit s'accroître la menace environnementale par l'expansion des sites de Seine Aval et de Roissy.

La question posée est simple : les Herblaysiens doivent-ils être les heureux gagnants de la création d'une nouvelle autoroute sur leur territoire ?

Certes, il y a des partisans de cette solution. Mais comme dirait Audiard : « *comme pour les poissons volants, on ne peut pas dire qu'ils constituent la majorité du genre* ».

Depuis un mois que le débat est lancé, nous avons pu mesurer l'inquiétude des populations sur les conséquences environnementales et sanitaires de la création d'une autoroute en zone urbanisée. Il n'est nul besoin d'en refaire la démonstration ce soir, ce qui est valable pour les habitants d'Andrésy, Maurecourt, Achères etc., l'est tout autant pour les Herblaysiens. Pour une fois, je serai d'accord avec Hugues RIBAULT, maire d'Andrésy, pour m'interroger sur les conséquences à long terme, de l'ingestion quotidienne des émanations de polluants hautement toxiques par des populations exposées telles que les enfants de nos écoles, notre jeunesse sportive et nos fragiles anciens.

Notre rôle est de nous poser les questions sur les effets à long terme de ce que nous acceptons. Nous en sommes comptables devant les générations futures et la prise de conscience actuelle sur ces sujets ne peut que nous interpeller même si nous ne possédons pas les compétences techniques pour pouvoir apporter une réponse éclairée.

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

Merci. Nous avons une demande d'intervention du Docteur VIAL, médecin de la petite enfance, sur les problèmes sanitaires.

DOCTEUR VIAL :

Mon intervention arrive à point nommé après ce qui vient d'être dit, à un moment donné tout à l'heure j'ai souhaité également intervenir.

Je suis Pédiatre, médecin de la petite enfance, c'est-à-dire que je m'occupe des tout jeunes enfants, les moins de 3 et 6 ans, dans le cadre des consultations de protection maternelle et infantile, et dans les structures d'accueil de la petite enfance : crèches, halte-garderies. J'apporte également mon concours dans les écoles maternelles.

Comprenez donc que je suis fortement intéressé par tous les problèmes soulevés ce soir, et je suis heureux de participer à ce débat.

J'ajouterai pour clore cette présentation que j'ai travaillé pendant un an dans le service de pneumologie infantile de l'hôpital Trousseau, aux côtés du Professeur Alain GRIMFELD, fondateur de la clinique de l'asthme de l'enfant dans le même hôpital à Paris.

Mon intervention ce soir ferait peut-être écho à celle de Monsieur TISSIER de Maurecourt. Je ne sais pas s'il est présent dans la salle, mais je souhaiterais le remercier pour avoir introduit précédemment des notions sur la pollution atmosphérique au niveau local.

J'encourage ceux qui n'ont pas pu écouter son intervention à consulter le site Internet de la Commission, et les belles planches et les bons motifs explicatifs qu'il apporte.

J'axerai mon intervention sur trois points :

1. La bronchiolite du nourrisson.
2. L'asthme du jeune enfant
3. Les particules fines, dans le rapport qu'elles ont avec ces deux affections.

La Bronchiolite du nourrisson est une affection épidémique, chaque début hivernal, qui touche les tout jeunes enfants (3 mois à 2 ans).

L'épidémiologie des 10 dernières années amène à faire quelques commentaires :

On constate un plus grand nombre de nourrissons atteint chaque année. La statistique des hôpitaux de l'Île-de-France, au niveau des consultations des urgences pédiatriques, montre une hausse de 119 % en 6 ans pour cette affection. A tel point, que les hôpitaux étant débordés chaque hiver, un certain nombre de médecins et de kinésithérapeutes ont créé le réseau « Bronchiolite Île-de-France » depuis 2001 qui regroupe 350 médecins et 540 kinés. Il travaille 7 jours sur 7, du 15 octobre au 15 mars.

Les statistiques reconnues par l'INVS (Institut National de Veille Sanitaire) rapporte un chiffre de 460 000 nourrissons atteints cet hiver, soit 30 % de la population de cette tranche d'âge.

De plus en plus de nourrissons, plus jeunes, sont atteints chaque année. 30 % des cas ont concerné cet hiver des enfants de moins de 3 mois et 58 % des enfants de moins de 6 mois. Les cas les plus graves sont bien entendu parmi les plus jeunes : 73 % des 2-3 mois et 90 % de moins de 1 mois ont dû être hospitalisés.

Les données sont sur le bulletin épidémiologique hebdomadaire de l'INVS du 2 février 2006.

L'épidémie débute de plus en plus tôt dans la saison. Il était classique auparavant de dire que cette épidémie naissait début décembre. L'épidémie 2005/2006 a débuté mi-octobre, et s'est terminée mi-janvier.

L'épidémie est majeure dans les grandes agglomérations.

Il est classique et reconnu que le tabagisme passif est un facteur favorisant et aggravant de cette affection. Il est étrange qu'aucune étude scientifique n'ait porté sur la pollution extérieure.

Enfin 30 à 40 % de ces nourrissons atteints risquent de développer un asthme précoce. Le professeur GRIMFELD dit que 3 bronchiolites dans le même hiver, cela doit s'appeler un asthme du nourrisson, et pas autre chose.

J'en viens à l'asthme du nourrisson et du jeune enfant. C'est une maladie aiguë qui se caractérise par des crises de bronchospasmes, mais c'est également une maladie chronique, inflammatoire du poumon profond qui, à long terme, évolue vers l'emphysème, l'insuffisance respiratoire, donc oxygénothérapie et la prescription de médicaments anti-inflammatoires généraux ou inhalés.

C'est classiquement une maladie allergique en partie, mais pas uniquement. La maladie allergique est l'asthme pollinique. La maladie inflammatoire est nettement plus grave, puisqu'elle évolue à bas bruit et au fil des années.

Quand on naît asthmatique, on est asthmatique toute sa vie.

Reprenons les études épidémiologiques, les dernières données de la CNAM 2005 font état de 3,5 à 5 millions d'asthmatiques, soit 3 % de la population générale mais 11 % des enfants.

Une enquête tout à fait récente organisée par un groupement de médecins scolaires et d'infirmières scolaires, qui a fait une étude sur des enfants de CM2, âgés de 10 ou 11 ans, rapporte un chiffre de 14 % d'enfants ayant fait de l'asthme depuis leur plus jeune âge.

Le nombre des asthmatiques est en augmentation constante, pas uniquement en Île-de-France ni sur l'État de la France, mais un peu partout en Europe occidentale, on observe un doublement tous les 10 ans de la prévalence de l'asthme. Aux États-Unis, les chiffres rapportés sont de 60 % en 20 ans. Ailleurs dans le monde, ce n'est pas l'apanage des sociétés occidentalisées, on constate une prévalence qui augmente dans toutes les grandes agglomérations.

Le lien est démontré depuis longtemps entre les pics de pollution et les crises d'asthme : l'asthme aigu, depuis l'observation qualifiée d'historique de la vallée de la Meuse en Belgique en 1930, il y en a eu d'autres. Je citerai simplement la dernière réalisée par l'Organisme Air Pur d'Île-de-France, qui compare les niveaux moyens de pollution tout au long de l'année à des niveaux bas, et qui constate une augmentation de 15 % de consultations aux urgences hospitalières.

Une augmentation de 22 % des visites de « SOS Médecins Paris » pour asthme, une augmentation de 25 % des hospitalisations chez les enfants.

Pourtant, ce lien lié au pic de pollution ne suffit pas à expliquer la gravité de la situation. Il existe un autre lien entre la pollution de fond et la maladie asthmatique chronique.

Un rapport remis au Ministère de la Santé en juin 2000 « Politique publique, pollution atmosphérique et santé : poursuivre la réduction des risques » conclut à court terme : « *les variations journalières des niveaux de polluants surveillés sont encore de nos jours associés à la survenue d'effets sur la santé, pour de faibles niveaux de pollution, inférieurs aux valeurs limites d'exposition retenues* ».

Certes, les niveaux moyens de concentration des indicateurs classiques de la qualité de l'air ont diminué depuis les années 50-60, mais la nature de la pollution a changé. On a moins de

dérivés soufrés, moins de particules de grande taille, mais davantage de polluants photochimiques et un poids relatif plus important des particules fines.

Différentes études de grands nombres aux USA par exemple montrent que l'exposition continue à des niveaux estimés « bas » de pollution atmosphérique peut s'accompagner à plus ou moins long terme par l'apparition de troubles sévères ou graves, tels que la bronchite chronique, l'asthme, le cancer bronchique.

Ces troubles étant le résultat d'altérations de la muqueuse respiratoire déclenchées par la répétition d'agressions extérieures. Deux types de substances sont retenues dans ce cadre : l'ozone et les particules fines (PM10 et PM2,5).

L'asthme est fréquemment une maladie allergique, et pourtant même dans ce cas, il peut y avoir renforcement d'action entre l'allergène (grain de pollen par exemple) les éléments polluants par différents mécanismes :

- 1) Augmentation de l'allergénicité des pollens sous l'effet direct des polluants.
- 2) Augmentation de la libération des allergènes en dehors du grain de pollen.
- 3) Fixation des allergènes sur de petites particules polluantes qui viennent attaquer de façon simultanée la muqueuse respiratoire in situ.
- 4) Action directe du polluant sur la cellule de la muqueuse respiratoire, qui a pour effet l'accélération de la cascade inflammatoire, destructeur du poumon.

J'en viens aux particules fines, et je minimiserai mon propos à ces substances, d'autres intervenants ont parlé des autres polluants.

Vous l'aurez compris, plus les substances irritantes sont petites pour le poumon, plus elles sont susceptibles de pénétrer loin dans l'arbre respiratoire, et plus bien entendu elles vont aller obstruer les petites bronches de nos jeunes nourrissons.

Au niveau de l'alvéole pulmonaire, elles vont engendrer inflammation, œdème, obstruction et destruction.

Plus l'enfant est petit, plus l'effet destructeur est rapide et irréversible. N'oubliez pas que le poumon est un organe qui ne se régénère pas.

Un rapport du Conseil de l'Europe, de la Commission de la Science et de la Technologie, intitulé : « Émission de particules fines et santé humaine » tirent les mêmes conclusions :

- Vu la gravité de leurs effets sur la santé, il est indispensable de réduire les émissions de particules fines.
- En Europe, on a commencé que très récemment à mesurer les concentrations de PM2,5, et nous ne disposons pas encore de normes définissant un seuil maximal admissible.

Certaines études américaines évoquent le fait qu'il n'y aurait pas de valeur seuil au-dessous duquel l'exposition aux particules fines pourrait être considéré comme sans danger.

La conclusion étant que les effets préjudiciables pour la santé commencent à se manifester dès que la concentration de ces particules fines augmente, à partir de 0, et qu'ils augmentent proportionnellement à leur concentration moyenne annuelle.

Il en ressort une demande d'application du principe de précaution le plus bas possible.

De la revue de plusieurs publications, il est recommandé de ne pas dépasser un seuil de $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM_{2,5} et $12\mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les PM₁₀, ce qui est largement inférieur à tout ce qui est retenu dans toutes les études qui nous sont présentées.

A noter que Airparif n'inclut pas les PM_{2,5} dans son indice de qualité de l'air, que l'estimation de la concentration en PM_{2,5} ne figure nulle part dans les calculs du dossier du Maître d'ouvrage, dommage !

Concernant les PM₁₀, qui y figurent, la comparaison du niveau actuel par rapport à 2020 qualifié « au fil de l'eau » fait apparaître une diminution de 17 %, alors que par ailleurs, un tableau récapitulatif de l'évolution des différents polluants au fil des années montre quant à lui un accroissement de ces PM₁₀, parallèlement avec l'augmentation du trafic.

Par ailleurs, l'examen des différentes hypothèses de tracés montre une augmentation de 15 à 24 % de ces PM₁₀.

Je rappellerai pour finir la loi de santé publique promulguée à l'automne 2004, et en particulier les objectifs 21 et 64 :

- Objectif 21 : diminuer l'exposition aux polluants atmosphériques de l'ensemble de la population.
- Objectif 64 : diminuer de 20 % la fréquence des crises d'asthme graves.

Je vous laisse tirer les conclusions par vous-mêmes.

(Applaudissements).

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

Merci, Docteur. Il est évident qu'à 0 h 10, on ne va pas trop approfondir vos propos.

Nous avons une réunion thématique sur les risques sanitaires. Sophie ALLAIN, qui l'anima, est en train de la préparer. Si vous aviez l'amabilité et le dévouement de vous rejoindre à nous pour préparer cette réunion, ce serait avec grand plaisir.

Nous allons prendre encore une ou deux interventions.

M. MUSOTTE, HABITANT D'HERBLAY :

Je suis Herblaysien depuis 25 ans, et j'habite le quartier des Cailloux Gris.

La desserte locale, qui doit être améliorée, est assurée par la voirie communale ou départementale. Cette autoroute A104 n'apporte rien aux usagers d'Herblay, qu'il s'agisse du tracé rouge ou du tracé bleu. Il est inconcevable de faire traverser des zones fortement urbanisées par un trafic routier national et international surtout, avec toutes les conséquences vis-à-vis des bruits insoutenables liés à l'absence quasi permanente de

protections sur la traversée de notre coulée verte, et d'une pollution aux conséquences dramatiques pour la santé.

Les tracés de l'A104 condamnent la possibilité de revente de nos biens, et des biens des riverains, acquis après tant d'années de travail et de sacrifice. Ces trois tracés sur Herblay sont déraisonnables.

Il appartiendra au bon sens collégial des décideurs du Ministère des Transports d'abolir irrémédiablement tout tracé d'une autoroute en zone urbanisée.

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

Encore deux interventions, et je laisserai au Maire d'Herblay le soin de nous dissoudre pour ce soir.

M. FABIENNE MORELLI, HERBLAY :

Vous nous parlez d'autoroute enfouie ou non, de remblai. Dans ces coûts, avez-vous fait l'addition, quel que soit le tracé, des destructions irrémédiables de notre patrimoine, que ce soit sur le tracé rouge, les Coteaux de l'Hautil, l'Île des Migneaux à Poissy ; sur le tracé bleu, les quais de Seine, la plaine de Pierrelaye ?

Avez-vous fait également l'addition de tous ces drames individuels, de tous ces braves gens qui ont travaillé toute leur vie pour s'offrir une maison, et qui pensaient y prendre leur retraite, et qui vont se retrouver avec des vies gâchées ou brisées ?

Tout ceci représente un coût aussi. Avez-vous des chiffres à nous produire ?

Je m'adresse aux élus. Je ne donnerai pas de noms, mais ils se reconnaîtront. Vous jouez comme des enfants d'école maternelle depuis plusieurs semaines à vous renvoyer des tracés, à jouer aux couleurs.

Derrière le champ de ligne à haute tension d'Herblay, l'élus qui a dit cela et qui a laissé les journalistes l'écrire, il y a des êtres humains.

Les lignes à haute tension d'Herblay étaient dans la salle ce soir, Monsieur le Maire. J'espère que vous avez un regard, une pensée et peut-être une émotion.

Pour d'autres élus, qui défendent plus le tracé bleu, avez-vous pensé aux riverains du tracé rouge ? Ils ont le droit de vivre également.

Existe-t-il Messieurs les élus des indicateurs vous permettant de dire que les poumons d'un enfant habitant Andrésey ont plus ou moins de valeur que ceux d'un enfant de Herblay ou de Pierrelaye ?

Existe-t-il un barème au droit à la qualité de vie ?

Un habitant de Maurecourt a-t-il plus de droit qu'un habitant de St-Germain-en-Laye ?

Je me croyais en démocratie. J'ai pris la parole ce soir, c'est ma liberté d'expression, mais je pensais qu'en démocratie, il y avait l'égalité et surtout j'étais encore pleine d'illusions en tant que citoyenne, en pensant qu'il y avait la fraternité.

J'ai un petit soupçon d'espoir en voyant tous ces simples citoyens qui eux savent s'unir.

J'aimerais, Messieurs les élus, que vous nous redonniez un peu d'espoir en la politique, en faisant preuve de la même capacité de fraternité et d'union. Cela nous aidera peut-être à retourner vers des bureaux de vote.

(Applaudissements).

UN INTERVENANT :

J'avais une petite présentation à faire, que je vais faire rapidement car tout le monde est fatigué.

Je n'ai aucun argument technique, scientifique ou d'études chiffrées, mais que du bon sens, et c'est un peu le cœur qui parle.

Monsieur DEBARLE, en préambule, je voudrais que vous rappeliez la distance que vous avez annoncé au niveau des premières habitations touchées par l'autoroute.

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

150 mètres.

LE MEME INTERVENANT :

C'est faux, car sur le tracé rouge, les premières habitations sont à 60 mètres, et je vais vous le montrer par des photos immédiatement.

Là, on se situe à environ 40 mètres depuis la première diapositive, qui représentait une maison et non une cabane de jardin, ni une pierre.

On arrive au fameux centre équestre que l'on a évoqué à plusieurs reprises et qui va être rasé. D'après la vue aérienne, l'autoroute passe à cet endroit.

Ces habitations ne sont pas non plus à 150 mètres. Vient ensuite le terrain de bicross, les jeunes pourront faire des courses avec les voitures de l'autoroute.

On va abandonner notre beau bois et notre centre équestre, notre air pur pour un super air d'autoroute.

(Applaudissements).

M. JEAN-PAUL VALENT, HERBLAY :

J'entends parler du tracé rouge, de l'autoroute. Je voudrais vous rappeler à quel point les voies sont plurielles.

Au cottage d'Herblay, avez-vous conscience que le tracé bleu conduit avec sa coexistence avec la 11^{ème} avenue à créer dix voies, auxquelles il faut rajouter les bretelles d'entrée et de sortie ?

Si les précédentes études de circulation prévoyaient 100 000 véhicules jour et conduisaient à créer une autoroute de deux fois quatre voies, comment a-t-on fait pour réduire le trafic, et

prévoir une 2 fois 2 voies pour commencer, à laquelle on ajouterait éventuellement une voie supplémentaire par la suite.

Les voies du péage, sur le tracé rouge ou sur le tracé bleu, se multiplient. L'ancienne étude dans la plaine d'Herblay avec la 11^{ème} avenue prévoyait 16 voies de circulation. Voilà ce que l'on nous promet pour notre trame verte.

Enfin, je rejoins les personnes qui ont souhaité séparer les flux nationaux et internationaux, des flux régionaux et locaux. Je pense qu'il faut élargir la zone d'études, sinon on ne s'en sortira pas.

M. SIMEONE, HABITANT HERBLAY :

Monsieur DEBARLE en a entendu de toutes les couleurs, je ne suis pas là pour prendre sa défense, il est assez grand pour le faire lui-même. Vous avez une tutelle et vous allez rendre des comptes. Dites à vos mandataires qu'il n'y aucune honte à reconnaître des erreurs. Dans cette salle, au début de la réunion, il y avait 600 personnes, Herblay compte 23 000 habitants, soit 2,5 % de la population. Exprimé ainsi, ce chiffre n'est pas significatif, si on le rapproche à l'échelon de Paris, ce soir, vous auriez eu l'avis et la négation de ce que vous proposiez, devant 100 000 personnes.

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

Monsieur le Maire, il vous appartient de conclure. Je dirai simplement que j'ai été impressionné par la densité des interventions et leur qualité. Nous avons fait au cours de cette réunion une ample moisson pour notre réflexion.

M. BARBE, MAIRE D'HERBLAY :

Mesdames et Messieurs, il est tard, nous avons bien travaillé ce soir. Les interventions ont été très sérieuses et très professionnelles, et cela enrichit le débat. Cela s'est passé dans une ambiance tout à fait constructive.

Je voulais vraiment vous en remercier, car j'avais été très défavorablement impressionné à la soirée de Pontoise, et j'étais parti à minuit écoeuré. Ce soir, je me plais à souligner la qualité de cette réunion.

Mesdames et Messieurs, jusqu'au 6 juillet, continuez de participer au débat et surtout aux réunions thématiques suivant vos centres d'intérêt, manifestez vous individuellement, vous et vos voisins. N'hésitez pas à multiplier les prises de position par courrier, par courriel. La Commission a besoin de vos avis, et elle les comptabilise. Les 13 associations d'Herblay sont là aussi pour vous aider à vous exprimer. Je souligne une nouvelle fois la qualité du travail que ce regroupement d'associations nous a présenté.

Quant à moi, je m'attacherai à faire appliquer les décisions du Conseil Municipal et donc la délibération dont je vous ai parlé longuement. Dès demain :

1) Je m'engage à proposer au SIECUEP (dont font partie Méry-sur-Oise, Pierrelaye, Saint-Ouen-l'Aumône et Herblay) une délibération préservant l'avenir de notre Plaine.

2) Je m'engage à proposer à la Communauté de Communes du Parisis dont nous faisons partie avec Pierrelaye de soutenir une délibération commune. Michel VALLADE parlait d'une réunion qu'il comptait organiser le 11 juin. Je lui ai proposé qu'Herblay s'associe à l'organisation de cette réunion. Nous en parlerons et nous essaierons de lui donner une dimension de l'intercommunalité.

3) Je m'engage à demander au Conseil Municipal de prendre position, si possible en accord avec les mairies de Conflans-Ste-Honorine et de Pierrelaye, sur notre participation au Comité de Communes. Madame, vous regrettiez tout à l'heure que les élus ne puissent s'unir, je crois aujourd'hui qu'il faut prendre acte que ce comité de communes est mort. Pour ma part, je proposerai au Conseil Municipal que nous nous retirions de ce Comité de Communes.

4) Enfin je m'engage à prendre position lors du vote du Conseil Général, qui devrait avoir lieu fin juin, en votant contre toute délibération choisissant un tracé sur la commune d'Herblay

Voilà donc Mesdames et Messieurs, la fin de cette soirée. Sachez que les élus du Conseil Municipal, quels qu'ils soient et moi-même, nous défendrons ensemble avec détermination nos intérêts communs.

Ce soir, tous les avis qui se sont manifestés convergeaient dans le même sens. Pas un avis n'a divergé.

Nous sommes unis sur ce plan. Le Conseil Municipal vous représente et continue à agir. Je m'y engage au nom du Conseil Municipal.

Je vous souhaite une bonne nuit à tous.

Je voulais remercier aussi la Commission de son travail, de son organisation, et la patience des membres de la Commission.

Monsieur le Président, vous animez les débats avec beaucoup de tonus et beaucoup de conviction.

La séance est levée à 0 h 20.