

INTERVENANTS AU DEBAT :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

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

MAITRE D'OUVRAGE :

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

INTERVENANTS :

M. Jean-Pierre PERNOT, Maire de Méry-sur-Oise :	1
M. Sylvain de SMET, Secrétaire départemental, représentant les Verts de l'Île-de France :	5
M. Michel PLACENE, habitant d'Herblay :	11
M. Jean-Paul AUZANNEAU, habitant d'Auvers-sur-Oise :	12
M. Claude LOISEAU, Association des usagers des transports :	13
M. MARIETTE, habitant de Méry-sur-Oise :	14
M. Laurent VOYNET, habitant de Méry-sur-Oise :	21
M. Michel VAN RENSBERGEN, habitant de Méry-sur-Oise :	22
M. François BATORI, habitant de Butry-sur-Oise :	26
M. ROMON, habitant de Mériel :	26

La séance est ouverte à 20 H 30 sous la Présidence de Monsieur Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne.

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

Bonsoir à toutes et à tous.

Vous avez ce soir la Commission Particulière du Débat Public au grand complet. Nous sommes tous heureux d'animer ce débat.

Nous avons, donc, ici, Sophie ALLAIN, Galiène COHU, Yves DESROUSSEAUX, Alain MECHINEAU et moi-même, Jean BERGOUGNOUX, Président de la Commission Particulière du Débat Public.

Sans plus attendre, puisque nous sommes à Méry-sur-Oise, je vais passer la parole à M. le Maire qui, je pense, va souhaiter la bienvenue au débat public dans sa commune.

Monsieur Jean-Pierre PERNOT, vous avez la parole.

M. JEAN-PIERRE PERNOT, MAIRE DE MERY-SUR-OISE :

Merci, Monsieur le Président.

Comme on dit, quand on débute une telle réunion, Mesdames, Messieurs les Parlementaires, j'ai l'impression qu'il n'y en a pas dans la salle, Mesdames, Messieurs les Conseillers Régionaux, je n'en vois pas non plus, Mesdames, Messieurs les Conseillers Généraux, il n'y en a pas non plus. Vous savez tous que ces personnes, ces structures politiques sont présentes aussi dans les décisions qui nous accompagnent, y compris compte tenu du sujet que nous allons traiter ce soir.

Je continue par Mesdames, Messieurs les élus, bonsoir, il y en a dans la salle et je m'en réjouis ;

Mesdames, Messieurs les représentants de l'Etat et de la Commission qu'a présentés M. BERGOUGNOUX, bonsoir et bienvenue à Méry-sur-Oise ;

Mesdames, Messieurs les représentants des associations, bonsoir, il y en a dans la salle aussi, chers Mérysiens, bonsoir, et permettez-moi de vous remercier d'être présents.

Votre présence ici, quand bien même nous l'aurions souhaitée plus nombreuse, prouve, pour ceux qui sont présents, l'intérêt que vous portez au devenir de notre territoire, de notre commune et de l'attachement au cadre de vie, c'est aussi un peu de cela dont il s'agit.

Il s'agit ce soir pour la Commission ici réunie de présenter le projet de prolongement de la Francilienne, de Méry-sur-Oise à Orgeval. Si vous avez vu d'autres intitulés, ils sont erronés. C'est la troisième rocade du contournement de Paris. Nous sommes, nous, les Mérysiens, les premiers concernés, étant l'exutoire de 4 des 5 tracés proposés.

Ce soir, on va présenter, ce qui va être fait, mais il y a aussi surtout des débats je vous encourage donc, si tant est que ce soit nécessaire, à faire entendre votre voix.

M. le Président de la Commission Particulière du Débat Public, M. BERGOUGNOUX, autorité administrative indépendante, je me dois de le préciser, je tiens à vous remercier et à saluer le travail de votre équipe et le respect de votre engagement, car nous suivons le dossier au fil de vos réunions, sur le respect de l'écoute de l'ensemble des points de vue qui vous sont donnés sur l'ensemble de votre parcours. Nous espérons que les conclusions que vous rendrez seront dans la droite ligne de cette écoute. Nous vous remercions aussi d'avoir accédé à notre demande d'organiser une réunion à Méry-sur-Oise, ce qui nous apparaissait essentiel compte tenu des tracés proposés, même si, initialement, nous n'étions pas prévus dans votre randonnée de démocratie publique participative.

Pour terminer mon propos, avant de vous laisser la parole, avant d'entamer la présentation et le débat, permettez-moi, avant de réintervenir sûrement tout à l'heure, de rappeler que ce projet est dans les cartons depuis 30 ans et qu'aucun gouvernement n'a jamais pris la décision ou une décision. Il faut le savoir, vous le savez tous, mais il est bon de le répéter, l'Etat, c'est l'Etat régalien, un certain nombre de choses sont de sa décision.

De tels débats tels qu'ils sont organisés, comportent un risque, c'est que les intérêts particuliers prennent le pas sur l'intérêt général. Tout le monde ici présent sait que la somme des intérêts particuliers ne fait pas l'intérêt général.

Monsieur le Président, je suis persuadé que, ce soir, vous allez nous démontrer la convergence des intérêts particuliers dans le dossier que vous présentez.

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

Merci, Monsieur le Maire. Ce que vous souhaitez est une longue marche que nous avons commencée.

Mesdames et Messieurs, M. le Maire a largement suivi le déroulement de ce débat sur le prolongement de la Francilienne, mais peut-être n'est-ce pas le cas de vous tous, donc, en introduction, je vais vous dire quelques mots sur ce qui nous réunit ce soir, le débat public.

D'abord, les personnes qui sont sur l'estrade. Vous avez ici le maître d'ouvrage, Eric DEBARLE, Chef de la mission A104, et Christophe LEFEVRE qui, dans la mission A104, vous parlera notamment des tracés envisageables pour le prolongement de la Francilienne.

C'est le maître d'ouvrage qui présente le projet. C'est lui qui a fait les études. Il va soumettre au débat, d'une part, la question de savoir s'il faut oui ou non prolonger la Francilienne et, d'autre part, les grandes options qui pourraient être retenues sous la forme de cinq tracés principaux, mais qui peuvent se combiner entre eux. Il n'est jamais interdit d'imaginer d'autres solutions.

Les personnes qui sont là constituent, comme je vous l'ai dit, la Commission Particulière du Débat Public. Nous sommes en quelque sorte les intermédiaires entre le projet du maître d'ouvrage et le public, dont vous constituez une partie puisque, le public, ce sont tous les utilisateurs potentiels de cette nouvelle infrastructure si elle venait à être réalisée ; ce sont tous les gens qui, aujourd'hui, s'accommodent de la voirie existante avec les problèmes que cela peut poser ; ce sont aussi tous les riverains potentiels qui, nous le comprenons fort bien, peuvent être légitimement inquiets de ce projet et la manière dont il serait réalisé.

Notre mission est très simple, cela tient en trois mots : informer, écouter, rendre compte.

Informé, cela a consisté à essayer de faire diffuser de l'information initiale sur le projet. On a été loin d'être parfait, je le dis en toute humilité, et on a essayé de se rattraper en faisant des diffusions complémentaires. Ceux qui sont là ce soir ont trouvé à l'entrée tous les documents, y compris des documents beaucoup plus complets que ce que nous avons fait par voie de distribution, sur ce qu'est ce projet.

Nous vous informons aussi tout au long du débat et notamment à travers le site Internet de la Commission qui connaît aujourd'hui un très grand succès. Nous avons très largement dépassé les 15 000 consultations, près de 200 000 fichiers consultés et téléchargés et des questions, des réponses qui commencent maintenant à fonctionner de façon parfaitement satisfaisante. Nous avons enregistré d'ores et déjà plus de 700 questions, près de la moitié sont dans le processus de réponse. Il y a déjà un certain nombre de réponses sur le site.

Bien entendu, nous enregistrons tous les avis qui s'expriment car c'est notre seconde mission, après avoir essayé de vous informer le mieux possible, et ce soir vous pourrez poser toutes les questions que vous souhaitez au maître d'ouvrage, c'est surtout de vous écouter.

Pour vous exprimer, vous disposez de différents moyens. Au cours de cette réunion, comme nous sommes peu nombreux, je pense que tous ceux qui demanderont la parole l'auront, il n'y aura pas de problème mais, dans l'hypothèse où vous souhaitez poser une question, émettre un avis sans prendre la parole, vous avez des petits papiers, vous les remplissez et on vous répondra ou on enregistrera votre avis.

Deuxième manière de participer : c'est de nous écrire par tous les moyens, nous écrire des lettres, avec des cartes T que vous avez trouvées, par e-mail et vous avez sur le site Internet toute la façon de procéder pour vous exprimer. Tout ce que vous direz sera écouté.

Qu'allons-nous faire de toute cette information rassemblée qui, comme vous le voyez, commence à prendre des proportions très substantielles ?

Nous allons à la fin du débat faire un rapport. Comme nous sommes totalement indépendants du maître d'ouvrage, ce rapport ne sera en aucune manière influencé par lui. Il consistera à rendre compte de manière objective de tous les arguments qui ont été échangés.

Pour répondre à une question mainte fois posée, les jeux ne sont pas faits, on doit discuter de l'opportunité de faire quelque chose et de la façon de le faire et l'avis de chaque citoyen est à prendre en compte.

Bien entendu, il y a des élus que nous écoutons, des représentants de l'activité économique à qui nous prêtons une oreille attentive, mais vous tous dans la salle vous avez votre mot à dire et nous en tiendrons le plus grand compte.

Voilà donc dans les grandes lignes ce que je voulais vous dire sur le fonctionnement du débat public.

Vous avez vu que nous avons organisé un certain nombre de réunions de proximité après la séance inaugurale à Pontoise. Certains d'entre vous sont peut-être venus et ont vu ce qu'étaient 104 décibels quand on les prend dans les oreilles. Chacun a pu dire ce qu'il avait à dire et, pour exprimer une expression triviale, marquer son territoire par le bruit bien entendu, pas plus.

Ensuite, nous avons ces réunions de proximité. Pour l'instant, il y en a 18. Comme l'a rappelé M. le Maire, on en a ajouté au fur et à mesure car chaque commune qui découvre sa propre problématique, veut être entendue en tant que telle et nous l'avons fait très volontiers.

Après cela, il y aura quatre réunions thématiques où nous examinerons successivement les problèmes d'aménagement du territoire, de l'économie, des besoins qui en résultent, la question des trafics qui justifie évidemment le développement d'infrastructures supplémentaires si l'on estime qu'elles sont nécessaires, les différents tracés qui pourraient être retenus, les problèmes de nuisance, le bruit avec les protections acoustiques, les problèmes de pollution atmosphérique, de l'eau, de la sécurité routière et les problèmes d'insertion du projet dans son environnement qu'il s'agisse du cadre de vie de chacun d'entre nous ou de l'environnement au sens écologique du terme.

Puis, le 6 juillet, à Pontoise, une réunion de synthèse au cours de laquelle la Commission Particulière du Débat Public vous présentera un avant-projet de rapport pour que vous puissiez le compléter, le contester, en discuter. On prendra les observations. On laissera deux, trois jours pour recueillir les derniers commentaires écrits et, fin juillet, nous remettrons notre rapport au ministre.

Le ministre aura ensuite trois mois pour décider. Il peut décider de ne pas répondre, auquel cas, le projet est abandonné. Il peut décider de dire qu'il a regardé, que cela lui paraît très compliqué et qu'il ne veut pas donner suite, auquel cas, en effet, le projet est abandonné.

Je ferai bien entendu la recommandation dans le cas où il y a des emprises réservées, à partir du moment où le projet est abandonné, de les remettre à disposition pour que cela ne reste pas gelé encore je ne sais combien d'années de plus après plus de 40 ans de tergiversations sur cette affaire.

Il peut bien entendu aussi dire : « Oui, ce projet me paraît nécessaire et je demande que l'on étudie à fond cette fois-ci telle option bien arrêtée pour aller jusqu'au bout du processus qui amènera à une enquête publique et à une réalisation éventuelle si l'enquête publique s'avère concluante ».

Voilà ce que je voulais vous dire en introduction. Je ne sais pas s'il y a des questions autour de cette présentation des débats de ce soir. Vous avez trouvé à l'entrée un paquet de cartes, c'est ce qui est nécessaire pour suivre ce qui va être dit maintenant.

Je réponds à l'invitation de M. le Maire en demandant au maître d'ouvrage de présenter rapidement, de façon synthétique, les raisons pour lesquelles il pense que le prolongement de la Francilienne est souhaitable.

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

Bonsoir, Mesdames, Messieurs. Merci Monsieur le Président.

Lorsque ce dossier a été élaboré, effectivement, ce n'est pas la première fois qu'un dossier sur le prolongement de la Francilienne est élaboré, il y avait la poursuite de cinq objectifs, la réponse à cinq besoins.

Le premier de ces objectifs : il s'agit de relier les pôles régionaux entre eux. La région Ile-de-France vit depuis un certain nombre d'années, plusieurs décennies, sur une organisation qui a été mise en place en 1965 où l'on cherche à concentrer le développement de la région Ile-de-France, donc, à rassembler les emplois nouveaux et les nouveaux logements en certains

endroits du territoire que l'on appelle des pôles. Ce qui est le plus emblématique sur ces pôles, c'est la création des villes nouvelles, donc, des cinq villes nouvelles de la région Ile-de-France qui ont été mises en place à ce moment-là.

A partir du moment où il y a une organisation ainsi en pôles, il faut bien sûr que les échanges puissent se faire entre ces pôles et il est donc nécessaire de relier ces pôles régionaux entre eux. Pour le secteur qui nous intéresse, il s'agit de mieux relier l'agglomération de Cergy-Pontoise et Poissy dans les Yvelines, d'un côté, au secteur de Roissy et, de l'autre côté, vers Versailles et Saint-Quentin.

Ensuite, à partir du moment où l'on a décidé d'organiser des pôles, ces pôles se dotent de zones d'activité économique et il faut assurer la desserte de ces zones d'activité économique. Notamment à proximité de Méry, on voit bien sur Saint-Ouen-l'Aumône, sur Eragny, qu'un certain nombre de zones d'activités économiques se sont implantées, il s'en est suivi un développement des déplacements, il faut donc bien répondre à cette demande de déplacements.

C'est le troisième objectif, la réponse à la demande de déplacements qui ne concerne pas que les zones d'activités économiques, mais surtout l'ensemble des habitants du territoire.

Lorsque l'on n'a pas la totalité des infrastructures de déplacements, que l'on appelle structurantes, c'est-à-dire où l'on peut avoir un fort débit de nombreux véhicules sur ces infrastructures, les gens vont prendre les routes locales existantes et on aura une congestion des routes proches du prolongement de la Francilienne que l'on souhaite mettre en oeuvre.

Le quatrième objectif, c'est de réduire les embouteillages sur les routes proches de la Francilienne et de les réduire aussi sur la nationale 184. Ceci est particulièrement vrai, on l'a vu dans les réunions de proximité précédentes, à la fois dans le secteur d'Eragny, Conflans et après, quand on passe dans les Yvelines, dans le secteur de Saint-Germain.

Le cinquième objectif est un objectif permanent du Ministère de l'Équipement. C'est d'améliorer la sécurité routière et de faire en sorte, à chaque fois qu'une nouvelle infrastructure est créée, que l'on puisse améliorer la sécurité routière et diminuer le risque d'accident que chaque usager a au moment où il emprunte son véhicule.

Voilà les objectifs de ce prolongement.

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

Monsieur DEBARLE, votre diagnostic qui justifierait de faire quelque chose repose sur un certain nombre d'hypothèses que certains contestent, disons-le franchement, notamment les Verts de l'Ile-de-France auxquels on peut donner la parole.

Ce soir, c'est M. Sylvain de SMET qui parle au nom des Verts. Vous avez la parole.

M. SYLVAIN DE SMET, SECRÉTAIRE DÉPARTEMENTAL, REPRESENTANT LES VERTS DE L'ÎLE-DE FRANCE :

Bonsoir et merci de me faire commencer.

Nous sommes là pour parler de l'opportunité ou pas de prolonger la Francilienne.

Au soir du 8 mars, à Pontoise, on pouvait craindre en entendant les déclarations des uns et des autres que le débat se cantonnerait à choisir entre un trajet plutôt qu'un autre.

Au fil des semaines, ils sont de moins en moins nombreux, associatifs, acteurs politiques, habitants, à dire « oui à la Francilienne, mais chez les autres ». Evidemment, les Verts ne peuvent que se féliciter de cette avancée, mais ce sont surtout les populations concernées qui ont tout à y gagner.

Quant à l'opportunité de ce projet, plusieurs points sont à regarder de plus près face aux défis écologiques de ce temps : les changements climatiques, la diminution des ressources en énergies fossiles, les problèmes de santé dus aux pollutions, quelle politique de transport nous souhaitons, les incidences sur notre environnement et, ne l'oublions pas, comment faire pour diminuer les nuisances subies par les riverains de l'A104 et de la nationale 184.

Changements climatiques.

Le réchauffement climatique n'est plus à démontrer. Les gaz à effet de serre dus au transport représentent aujourd'hui plus d'un tiers du total émis dans l'atmosphère. Les réduire est donc une priorité absolue. Même si nous en connaissons le début des effets, périodes de sécheresse, canicules et des périodes de pluie plus abondantes engendrant des inondations, le tout va s'accélérer si rien n'est fait. Or, la Direction Régionale de l'Equipement le reconnaît, voir page 10 du document de synthèse de la DRE, quel que soit le choix de trajet retenu, l'augmentation varie de 12 à 38 % de dioxyde de carbone malgré les progrès technologiques attendus.

Comment avec de tels projets, l'Etat français pourra-t-il respecter ses engagements ? Le protocole de Kyoto impose la division par 4 de nos gaz à effet de serre pour 2050. La France devant même être revenue au niveau d'émission de 1990 dans moins de 5 ans.

Nous avons l'habitude de dire chez les Verts : « penser global, agir local », et là nous sommes au coeur de cette problématique. Ce n'est pas pour rien que les Verts Ile-de-France sont contre les projets de prolongement d'autoroute, de l'A104 à l'A12, sans oublier l'A16, car c'est bel et bien d'une relance de l'Etat du tout-à-la-route dans notre région qui est lancé, à l'encontre de toute logique, et contre également le choix des électeurs qui ont reconduit aux dernières élections régionales une majorité de gauche.

Pour rappel, le budget transport en Ile-de-France est utilisé à 80 % pour les transports en commun, pour 20 % à la route. Du temps de la majorité de droite, c'était le contraire.

En termes de santé publique, comment ceux qui relancent ce projet peuvent-ils se regarder dans une glace ? Comment peuvent-ils continuer une politique menée depuis 40 ans, qui nous amène à une telle pollution de l'air, qui mêlée à celle du transport aérien et aux incinérateurs met en péril la santé de ses habitants ? Comment accepter les pics de pollution et de s'entendre dire « Attention, aujourd'hui, ne sortez pas les enfants, ne faites pas de sport, personnes âgées, personnes fragiles restez chez vous... »

Et le bruit ? Comment ne pas croire que ce n'est pas une réelle nuisance, avec des effets sur la santé.

A ce propos, je suis habitant de Mériel. 4 trajets proposés sur 5 commencent à Méry-sur-Oise. Quid des protections phoniques entre Mériel et Méry-sur-Oise ? Comment imaginer que rien ne soit prévu, vu les augmentations de trafics qui en découleront ?

Est-ce pour diminuer sur le papier le coût global ?

Vous pensez bien que les habitants de Mériel, Villiers-Adam, Méry-sur-Oise, ne vont pas supporter plus de nuisances sonores sans rien dire, alors qu'ils réclament depuis des années des protections.

Pendant que j'en suis à Mériel, mais je pense que nous aurons tout le loisir d'en parler le 16 mai, lors du débat qui s'y fera, le marais de Stors, avec sa biodiversité, va-t-il résister à un nouveau tronçon, si cette fois-ci c'est le trajet par le Vexin qui est retenu. Comment seront traitées les eaux de pluies, quelle incidence sur la faune et la flore ?

Quelle politique de transport voulons-nous ?

De toute façon, budgétairement, on ne pourra pas tout faire à la fois, alors engageons-nous dans une politique de grands travaux permettant du ferroutage, la revalorisation de la voie d'eau et l'indispensable développement de nouveaux transports en commun plus transversaux.

Si l'Etat s'engage à trouver une dizaine de milliards pour les projets autoroutiers en Ile-de-France, et bien il peut tout aussi bien les dépenser pour le développement des dessertes fluviales et ferroviaires des secteurs d'activités Conflans-Cergy-Bruyères qui réduira la circulation des poids lourds.

Il peut également l'utiliser pour accélérer les projets ferroviaires Roissy-Cergy et Pontoise-Achères-Versailles réduisant ainsi la pression routière.

La rénovation de la gare de triage d'Achères, au lieu de son abandon, constitue également une priorité à nos yeux.

Les transports collectifs, ce sont aussi les micros projets, pour aller étudier, faire des démarches administratives, travailler, faire du sport, avoir une vie associative.

C'est là qu'est le vrai débat, ce n'est pas d'imaginer reconduire les erreurs du passé, mais bien de répondre aux exigences de la vie. C'est un dossier vital, les politiques sous-estiment la capacité de la population à changer ses habitudes et donc à emprunter les transports en commun, dès lors que les efforts pour améliorer les infrastructures sont réalisés, que les transports sont plus sûrs, plus fréquents, plus confortables et bon marché.

Déjà, nombreux sont ceux et celles qui prendraient bien les transports en commun mais qui, faute d'une vraie politique dans ce sens, sont obligés de prendre leur voiture. Mais demain, combien seront-ils, avec la crise pétrolière qui s'annonce, avec la raréfaction des sources d'énergie fossile et les crises internationales ?

Aujourd'hui le prix à la pompe est de 1,35 € le litre, mais dans 6 mois, dans 3 ans, dans 10 ans, demain, quand il sera à 3 ou 4 € ?

Il n'est jamais trop tard pour prendre de bonnes décisions.

Quand on voit le nombre d'élus, d'associatifs, d'habitants qui participent aux débats, avec tous et toutes une idée, nous pouvons travailler dans le bon sens. Nous avons tous des besoins locaux en transports collectifs, nous les connaissons tous mieux que personne, et nous sommes en capacité de tordre le cou à ce qui est marqué en première page du document de synthèse de la DRE.

Je cite : « à moyen terme, même en tenant compte des projets en cours, les transports collectifs ne pourront apporter une réponse suffisante à l'augmentation du nombre de déplacements ».

Mais, dans ce débat, on ne peut pas oublier les riverains, on se doit de diminuer drastiquement les nuisances qu'ils subissent quotidiennement à cause de l'A104 et de la nationale 184.

Faudrait-il, d'ailleurs, attendre dix ans pour procéder au réaménagement, urgent, de la dangereuse RN184 ? Tout cela pour une ouverture éventuelle du prolongement de l'A104 en 2015.

Lors du débat à Auvers-sur-Oise, la semaine dernière, on nous a parlé d'aménagements possibles qui sont en sommeil dans des cartons, qu'on les sorte ces projets, s'ils doivent diminuer le cauchemar de ces habitants !

Aujourd'hui 26 avril, nous sommes pratiquement à la moitié du débat. Gageons que l'énergie dépensée par tous, servira aux habitants.

Après les arguments évoqués, vous comprendrez que les Verts ont une logique de réduction drastique de la circulation routière, et nous réaffirmons notre opposition à l'A104, quel qu'en soit le tracé.

Merci.

(Applaudissements).

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

Merci, Monsieur de SMET.

Le maître d'ouvrage va nous dire maintenant les hypothèses qui justifient à ses yeux le prolongement de la Francilienne, comment il a pris en compte les possibilités que tout le monde souhaite sans doute du développement des transports en commun, du ferroutage, de la voie fluviale et pourquoi il persiste dans son idée que cela ne suffit pas. Vous allez nous expliquer tout cela, Monsieur DEBARLE.

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

Effectivement, avant de voir s'il fallait un prolongement de nature routière, nous avons regardé l'ensemble des projets de transports en commun ou de transports de marchandises qui ne prennent pas la route, qui pouvaient être mis en oeuvre.

Malheureusement, force est de constater qu'effectivement on sort d'une politique où c'était le tout routier et que les prévisions à court ou moyen terme de réalisation de nouvelles infrastructures étaient assez faibles.

Quand on regarde les transports en commun, et je suis d'accord avec ce qu'a dit le représentant des Verts, effectivement, aujourd'hui, dans le contrat de plan Etat/Région qui va de l'année 2000 à l'année 2006, pour 3 \times qui sont dépensés dans les transports, 2 \times sont dépensés dans les transports en commun et, sur le 1 \times qui est dépensé dans la route, 50 centimes d'euro sont dépensés pour des protections des riverains, il s'agit de rattrapages, et 50 centimes d'euro sont dépensés pour des constructions de routes nouvelles.

Il y a aujourd'hui une priorité à l'investissement des transports en commun. En ce moment, vous savez peut-être qu'est en train d'être révisé le Schéma Directeur de la région Ile-de-France, c'est-à-dire le document qui planifie la totalité du développement de la région Ile-de-France. Dans les différentes générations de ce type de document, on voit que le Schéma Directeur précédent avait déjà abandonné un certain nombre de routes et celui qui est en cours de révision va en abandonner encore d'autres.

Dans le cadre de ce que l'on appelle le « porter à connaissance » fait par l'Etat, c'est-à-dire quand l'Etat donne les grandes directives qu'il souhaiterait voir suivies lors de l'établissement de ce document, il y a très peu de choses sur la route et, dans les choses qu'il y a sur la route, il y a à définir un tracé pour le prolongement de la Francilienne, mais il n'y a plus de création de grandes infrastructures routières nouvelles, les voiries souterraines qui étaient prévues dans Paris ou autour de Paris sont abandonnées. Si vous regardez ce qu'il y a à l'Est de la région parisienne, vous verrez qu'il n'y a plus de grandes infrastructures. Par contre, il est vrai que, sur certains points du territoire, il y a une volonté de rattraper. Des infrastructures n'ont pas été faites. Quand la ville nouvelle de Cergy-Pontoise a été créée, très rapidement le RER a été prolongé, a été mis en place et c'est le RER A qui dessert Cergy-Pontoise. Si c'est la lettre A, le début de l'alphabet, cela montre bien que cela a été fait tout au début. Par contre, en termes routiers, il était considéré qu'il y avait un retard, donc, cette volonté d'essayer de rattraper ce retard.

Pourrait-on rattraper le retard aujourd'hui avec d'autres modes de transport ?

On a regardé ce qui pouvait se faire en matière de transport en commun. Le seul morceau de transport en commun que l'on pourrait voir venir relativement à court ou moyen terme, c'est un morceau de la tangentielle Ouest. Il est prévu de développer largement à l'extérieur de Paris des tangentielles de transport en commun, il y en a une au Sud, une au Nord et une à l'Ouest. A l'Ouest, on pourrait développer un morceau de cette tangentielle qui irait de Saint-Cyr-l'Ecole, donc, dans la plaine de Versailles dans les Yvelines, jusqu'à Achères et qui pourrait se raccorder sur le RER existant.

Ce morceau de tangentielle Ouest accueillerait environ 25 000 voyageurs par jour et, sur ces 25 000 voyageurs, 5 000 seraient des anciens automobilistes qui abandonneraient la voiture, les autres étant essentiellement des gens qui utilisent aujourd'hui les transports en commun, mais qui sont beaucoup plus lents que ce que leur apporterait la tangentielle.

Les chiffres que je cite sur la tangentielle ne sont pas des chiffres de l'Etat et de la DRE, mais des chiffres du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, l'organisme chargé de développer et de promouvoir les transports en commun. Voilà pour les personnes ce qu'il est prévu en matière de réseau ferré lourd.

Le chiffre de 5 000 voitures en moins est à rapprocher du trafic estimé sur le prolongement de la Francilienne qui est de l'ordre de 100 000 véhicules. C'est un mode de transport qu'il faut développer, mais on voit qu'il ne répond pas à la totalité des besoins.

Concernant le transport des marchandises, tout d'abord le fluvial, de l'argent est mis dans le développement du fluvial, il y a la mise à grand gabarit du canal Seine Nord, ce qui permettrait de relier Paris au Nord de la France et ensuite vers Amsterdam et surtout Anvers ; cela permettrait de raccorder également le port du Havre qui, par la Seine, permettra d'avoir un trafic.

Dans nos estimations, nous pensons que, grâce à cette réalisation, on aurait un trafic qui serait en gros multiplié par trois ou quatre.

Ceci étant, il faut savoir qu'aujourd'hui sur le canal Seine Nord 3 millions de tonnes sont transportées. Si l'on multiplie par trois ou quatre, on arrive à 12 millions de tonnes de marchandises transportées. Sur l'ensemble de la région Ile-de-France, 365 millions de tonnes sont déplacées. On voit donc que l'on n'est toujours pas à même de répondre.

Hier soir, pour une fois, nous n'avions pas de réunion, j'ai pu regarder les informations, est passé, certains l'ont peut-être vu, un reportage sur le canal Seine Nord où les promoteurs de ce canal disaient espérer à terme multiplier par 10 le trafic. Si l'on prend nos 3 millions de tonnes et qu'on les multiplie par 10, on est à 30 millions de tonnes, par rapport aux 365, on en est toujours assez loin.

Concernant le ferroutage, là aussi, des infrastructures sont prévues d'être mises en oeuvre très prochainement, notamment dans ce qui peut nous intéresser, que l'on appelle une autoroute ferroviaire, c'est-à-dire des camions qui seraient chargés sur des trains ; ces trains partant en gros de Lille et arrivant à Irun à côté de Biarritz pour desservir l'Espagne et le Portugal. Il est prévu de mettre cette ligne de ferroutage en service à la fin de l'année 2007. Ceci étant, le transport par ferroutage sur ces autoroutes ferroviaires nécessite de longues distances, environ 650 km. Or, 80 % de ce trafic fait moins de 150 km ; l'ensemble des poids lourds ne pourraient donc pas accéder à ces lignes de ferroutage ; de ce fait, il faut trouver d'autres modes de transport.

Le transport par camion sur la zone d'étude : nous estimons qu'en 2020 environ 8 000 poids lourds emprunteront le prolongement de la Francilienne. Que font ces poids lourds sur le prolongement de la Francilienne ? 2 600 sont ce que l'on appelle le trafic interne à la zone, leur point de chargement et de livraison se situent en gros entre Méry et Versailles, donc, des trajets excessivement courts.

D'autres sont ce que l'on appelle le trafic d'échange, ils viennent livrer ou charger dans notre zone d'étude, à proximité, l'autre point étant à l'extérieur. Ce sont 3 700 poids lourds. Parmi c'est 3 700 poids lourds, pratiquement la moitié sont des poids lourds qui livrent le site de Peugeot à Poissy.

Que ce soit les 2 600 poids lourds ou les 3 700 poids lourds, ils sont vraiment nécessaires à la vie du territoire et ont besoin absolument de passer par une infrastructure proche, même si, pour certains poids lourds d'échange, on pourrait estimer un autre mode de transport.

Ensuite, on a 1 700 poids lourds en transit, qui vont traverser la zone sans s'y arrêter. Parmi ces poids lourds en transit, il n'y a pas que du transport international même si on voit beaucoup de plaques minéralogiques de pays étrangers ; ceci étant, beaucoup font un point d'arrêt dans le secteur.

Même si l'on considère que tous les poids lourds qui venaient de loin pouvaient prendre un mode alternatif, avec 20 % des poids lourds, cela en fait 1 600 ; il en reste quand même 6 400 dans la zone qui ne pourraient pas prendre ces modes de transport alternatifs.

Voilà pourquoi, après avoir étudié l'ensemble de ces modes de transport, en prenant en compte les budgets que peuvent mettre les collectivités territoriales en plus de l'Etat sur le développement des transports en commun, nous avons considéré que le développement des transports en commun qui, je le répète, doit être encouragé et qui est encouragé, ne serait pas suffisant pour répondre à la demande du déplacement compte tenu du nombre d'emplois nouveaux et surtout du nombre d'habitants nouveaux dans notre zone, entre Orgeval et Méry.

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

Merci, Monsieur DEBARLE.

Y a-t-il des questions, des commentaires sur ce qui vient d'être dit ?

M. MICHEL PLACENE, HABITANT D'HERBLAY :

Je reviens simplement sur les objectifs qui ont été cités par M. DEBARLE. Le premier objectif est de relier les villes nouvelles entre elles. Dans ces villes nouvelles, il a cité Poissy. J'ai repris le dossier rapidement de la Francilienne, dossier de 87 pages, si l'on va page 12, Poissy n'existe pas en tant que ville nouvelle, en tant que pôle régional. On cite Poissy parmi les pôles régionaux, les villes nouvelles qu'il fallait desservir il y a 30 ans. Or, les villes nouvelles qui sont sur cette carte, c'est Cergy, Saint-Quentin-en-Yvelines pour ce qui nous concerne. Là, encore une fois, le dossier ne dit pas tout.

Toujours sur ces objectifs, page 42, quand on voit les dessertes logistiques, trois zones sont citées : Cergy, le Mantois et Saint-Quentin-en-Yvelines. Encore une fois, Poissy n'est pas cité.

Cela me gêne un peu d'entendre systématiquement Poissy cité. Je l'ai déjà dit à Herblay, il a été cité 155 fois dans le dossier de 87 pages, cela me semble très excessif par rapport au premier objectif de la Francilienne.

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

Merci.

Monsieur DEBARLE, vous commentez ?

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

J'ai dit qu'il s'agissait de relier les pôles régionaux et j'ai cité les villes nouvelles comme faisant partie de ces pôles régionaux. Si l'on parle de Poissy, c'est parce que c'est un pôle d'emploi assez important dans le secteur et que, sur certaines cartes, il est quand même marqué comme pôle de développement à développer. Il a été créé depuis un certain temps ce que l'on appelle une opération d'intérêt national sur le secteur qui va du Mantois à Poissy et jusqu'à Achères ; il y a bien une volonté de développer ce pôle qui est un petit peu plus grand que Poissy. Ceci étant, le secteur de Poissy est pour nous un pôle à développer même si ce n'est pas une ville nouvelle.

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

Avez-vous d'autres interventions ?

Vous avez dit tout à l'heure, Monsieur DEBARLE, que le moteur, si j'ose dire, de la croissance du trafic, pour vous, c'est le développement des populations et des emplois.

Qu'y a-t-il derrière comme comportement des gens vis-à-vis de la voiture individuelle et notamment face à une augmentation du prix de l'essence ?

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

Cela fait un peu plus de dix ans maintenant que nous avons tous commencé à changer d'habitude. Avant, chaque personne utilisait de plus en plus son véhicule. Quand on regardait le nombre de déplacements qui étaient faits par jour, on voyait une tendance à l'augmentation.

Depuis un peu plus d'une dizaine d'années, c'est terminé, nous utilisons chacun le véhicule le même nombre de fois par jour.

Par contre, c'est vrai qu'il y a un fort accroissement de la population et cet accroissement de la population dans le Nord-Ouest de la région Ile-de-France a fait que le nombre de déplacements a été multiplié par deux. Cet accroissement de population va se poursuivre puisque, dans les hypothèses que nous avons prises en compte, nous avons pris en compte tous les projets de développement des collectivités territoriales tels qu'ils nous sont connus aujourd'hui, c'est-à-dire en gros, à l'intérieur des plans locaux d'urbanisme, les anciens plans d'occupation des sols, les POS, des terrains sont réservés au développement des zones d'activité ou des zones de logement. En regardant ces schémas, nous pouvons estimer le nombre d'emplois et de logements qui devraient être créés. C'est pratiquement uniquement cela qui fait que nous avons une multiplication des besoins de déplacement.

Pour répondre par rapport à Poissy, tout à l'heure, on citait la page 12, je signale que, si vous prenez page 13 où vous avez la liste des zones d'activité économique, les zones logistiques, vous avez parfaitement le secteur de Poissy qui est symbolisé sur la carte du dossier.

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

Merci, Monsieur DEBARLE.

M. JEAN-PAUL AUZANNEAU, HABITANT D'AUVERS-SUR-OISE :

En effet, j'essaye de prendre les transports en commun, je dis bien « j'essaye » car je ne sais pas comment on fait une étude sur « allez-vous prendre la future tangentielle », c'est certainement très bien monté. Toujours est-il que, quand on fait Auvers/Méry à pied tous les jours car il n'y a pas de transport en commun, on s'investit, on le fait car on y croit et que, finalement, cela coûte quand même cher aussi, on s'aperçoit que ce n'est peut-être pas facile si l'on a une poussette, s'il faut aller chercher les enfants à l'école et que c'est très difficile de prendre les transports en commun.

Dans ces études, je crois que l'on s'adresse à des personnes qui sont découragées des transports en commun et qu'en effet on préfère prendre sa voiture. C'est une question politique. C'est soit on investit dans les transports en commun, soit on investit dans la voiture, on ne pourra pas faire les deux.

Il me semble que, sur les panneaux, on annonce que la moitié des déplacements font 4 km. Si c'est juste, cela ne s'approche-t-il pas plutôt d'un développement des transports en commun ?

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

Je confirme que la moitié des déplacements font moins de 4 km. Ceci étant, on s'aperçoit quand même que, pour l'utilisation des transports en commun, on a une forte croissance en fonction de la distance. Plus c'est long et plus les gens prennent les transports en commun. Le système de rabattement vers des gares, ce que l'on appelle la rupture de charges, c'est-

à-dire changer de mode de transport, est assez pénalisant. Les gens ont tendance à moins prendre les transports en commun quand ils ont des ruptures de charges et le fait de passer d'un mode de transport à un autre est assez pénalisant.

Les transports en commun les mieux adaptés pour les trajets de courte distance sont les bus. De ce que je retiens de vos propos, il y a une question à poser peut-être à l'organisateur des réseaux de bus entre Auvers et Méry, mais c'est plus au niveau des bus que l'on peut organiser quelque chose plutôt qu'un transport en commun lourd.

En plus, entre Auvers et Méry, j'avoue que je ne connais peut-être pas suffisamment l'endroit : où pourrait-on créer une voie ferrée entre les deux ?

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

Là, ce sont clairement des bus.

M. JEAN-PAUL AUZANNEAU, HABITANT D'AUVERS-SUR-OISE :

Un tramway !

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

Un tramway n'est pas une infrastructure légère. C'est pour cette raison que je vous disais que, sur les courtes distances, c'est un problème de réseau de bus. Après, sur les transports ferrés, c'est nettement plus compliqué. Là, il y a peut-être une réorganisation du réseau de bus à avoir.

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :

Je veux bien que la DRE dise que tout est mis sur les transports collectifs, mais c'est absolument faux. On s'aperçoit actuellement justement que le plan de déplacement urbain disait, il ne faut pas l'oublier, -3 % de transport routier dans la région, alors qu'actuellement on est à 8 et 9 % en plus. Pourquoi ? Parce que tout est en panne. On s'aperçoit au comité de pôle ou d'axe SNCF que l'on fait tout pour justement que les transports collectifs ne soient pas favorisés.

Vous parlez de la tangentielle Ouest. On a encore eu une réunion dernièrement, on la verra dans combien de temps cette tangentielle Ouest ? Dans 10 ans, dans 15 ans ? Alors que l'autoroute se fera ; là, on trouvera de l'argent. Ce n'est vraiment pas sérieux quand on dit que l'on privilégie les transports collectifs. On ne peut pas dire cela.

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

Vous souhaitez répondre autrement que par les chiffres que vous avez mentionnés tout à l'heure ?

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

Cela m'est difficile. On le voit à travers des budgets. Concernant la volonté politique, je ne souhaite pas répondre à la place du Syndicat des Transports d'Ile-de-France sur sa volonté ou son absence de volonté de développer les tangentielles.

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

Au cours de la réunion thématique consacrée à ces sujets, on va demander au STIF d'être présent. Je ne dirai pas qu'on va le faire comparaître, mais on va lui demander des explications. Je pense que la région aura aussi son mot à dire sur les priorités qu'elle fait entre les différentes parties de son domaine.

M. MARIETTE, HABITANT DE MERY-SUR-OISE :

Par rapport à l'infrastructure que vous proposez, y compris que cela va être sous versements privés, donc, autoroute à péage, comment pouvez-vous justifier à partir de là que cela va aider la circulation intérieure ?

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

Le péage n'est pas certain. Dans le débat, le prolongement de la Francilienne pourra se faire avec un des trois modes de financement suivants.

Premièrement, cela pourrait être l'appel au crédit budgétaire de l'Etat, c'est de cette manière que sont faites la plupart des routes nationales. Dans ce cas-là, c'est assis sur l'impôt que chacun paye, c'est le contribuable qui finance.

Le deuxième mode est celui que vous avez cité, qui est le péage ; une société concessionnaire privée se rémunère à partir d'un péage payé par l'usager.

Il existe un troisième mode de financement que l'on appelle le contrat de partenariat public/privé, qui est un mode de financement assez récent, de 2004, mais où l'on est entre les deux modes de financement précédents ; c'est une société ou un groupement de sociétés privées qui construit, qui pré-finance et qui exploite l'infrastructure, mais c'est l'Etat qui paye une sorte de redevance, qui paye un loyer à cette société ou ce groupement de sociétés, donc, il n'y a pas obligatoirement de péage.

Si toutefois, il y avait un péage payé par l'usager, on a regardé ce que cela pourrait donner. Si l'on mettait un péage à hauteur de 2 € pour faire la totalité du trajet, de Méry jusqu'à Orgeval, par rapport à une route qui n'aurait pas de péage, environ 15 % de gens n'iraient pas prendre cette autoroute à péage. Avec un péage de 2 €, les recettes ne sont pas très fortes.

Avec un péage à hauteur de 8 €, c'est-à-dire que l'on retrouve le même taux de péage que sur l'autoroute A14 dans les Yvelines, une personne sur deux n'utiliserait pas le prolongement de la Francilienne.

Voilà les résultats des études telles qu'elles sont. Il est vrai que, quand on prend la deuxième, le péage à 8 €, on s'aperçoit que notre objectif de décharger les routes proches de la Francilienne est forcément moins bien atteint. Ceci étant, comme tous les objectifs qui sont présentés, en fonction des tracés, des modes de financement, ils sont plus ou moins bien atteints, c'est un des points à débattre pendant la période de débat public.

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

Je dois dire à Monsieur que, durant toutes les réunions, il y a eu des positions divergentes sur bien des points. Il y a eu un rejet unanime de l'hypothèse du péage, certains disant que c'était par souci d'équité car on ne voyait pas pourquoi qu'à certains endroits c'était gratuit et pas à d'autres et d'autres au nom de l'efficacité économique, vous risquez de dépenser des sommes considérables pour faire une infrastructure, si vous divisez par deux son efficacité,

c'est quand même un peu idiot. C'est ce que je mettrai dans mon rapport, que ce que j'ai entendu, c'est une réelle unanimité contre l'hypothèse d'un péage.

Quant au financement direct par l'Etat et un système de partenariat public/privé, dans un cas, c'est un endettement visible et, dans l'autre, c'est un engagement à payer au fil des ans mais, à la fin du compte, c'est quand même le contribuable qui paye, je ne me trompe pas, Monsieur DEBARLE ?

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 :

C'est en simplifiant à l'extrême.

Après ces considérations générales que l'on ne va pas trancher, vous avez vu qu'il y a des arguments pour et des arguments contre, on va demander au maître d'ouvrage de présenter, mais de façon très synthétique, les différentes grandes hypothèses qu'il a envisagées et qui, pour la plupart, intéressent de très près Méry-sur-Oise.

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

Les grandes hypothèses sont symbolisées par cinq tracés avec trois familles de tracés, un tracé qui passe au Nord-Ouest de Cergy, le réaménagement de la 184 et trois autres tracés avec des tronçons neufs. Je vais laisser la parole à Christophe LEFEVRE pour qu'il vous présente notamment les parties qui intéressent Méry-sur-Oise sur ces tracés.

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

Bonsoir à tous.

Je vais vous présenter les tracés. Je vais commencer par le tracé noir et, après, je vous parlerai des tracés rouge, vert et bleu qui sont en fait quasiment identiques sur Méry-sur-Oise.

Le tracé noir consiste en un réaménagement sur place de la RN184 actuelle. A partir du Nord de l'A15, la RN184 qui, aujourd'hui, est à deux fois deux voies passerait à deux fois trois voies. Les carrefours qui existent aujourd'hui seraient maintenus dans leur configuration actuelle, c'est-à-dire qu'il n'y aurait pas de modification de ces échangeurs, notamment l'échangeur entre la RN184 et l'A115 qui a été créé récemment serait maintenu en l'état.

Au niveau des protections, un écran antibruit serait prévu au niveau du Chemin des Boeufs et ce, pour protéger notamment les maisons qui sont situées le long de la rue Thérèse Léthias. Vous voyez sur la carte projetée où serait positionné l'écran antibruit. Ensuite, une photo vous montre à quoi peut ressembler un écran antibruit. Dans ce cas, c'est un écran transparent, mais il existe plusieurs types d'écrans antibruit, notamment des écrans en bois, les architectes ont imaginé beaucoup de choses en la matière.

Le tracé noir, réaménagement de la RN184 actuelle, ne nécessite pas de nouvelles emprises.

Ensuite, on a trois autres tracés qui vous intéressent plus particulièrement. Je vais regrouper les tracés rouge et vert. Sur la carte, qui vous a été distribuée en début de réunion, en fait, les tracés rouge et vert sont identiques dans cette partie du Val d'Oise.

Ils débutent au niveau de l'échangeur actuel entre la RN184 et l'A115. Cet échangeur serait complété pour permettre notamment les mouvements entre l'A104, donc, la Francilienne, et l'A115, et aussi entre l'A115 et la Francilienne.

En termes d'emprise, l'échangeur qui a été fait récemment avait anticipé la possibilité de créer un échangeur avec la Francilienne, donc, il n'y a pas de nouvelles emprises nécessaires. Il s'inscrit en fait dans les emprises actuelles de l'échangeur qui a été mis en service en 2005.

Ensuite, après avoir débuté à partir de ce point-ci, le tracé descend vers le Nord et tout cela en dessous du niveau du terrain naturel, ce qui permet notamment de limiter les effets sur le paysage et la propagation du bruit.

Vous voyez une photo qui représente une route en déblai -c'est le terme technique- qui est en dessous du niveau du terrain naturel. Dès que l'on s'éloigne un peu et que l'on se promène, par exemple, sur la plaine de Pierrelaye, l'autoroute n'est pas visible à ce niveau-là.

Il continue vers le Nord en longeant l'urbanisation prévue entre Saint-Ouen-l'Aumône et la plaine de Pierrelaye.

En termes d'échangeur, un échangeur est prévu avec la future voie d'accès à la zone d'activité des Béthunes et, plus au Sud, un échangeur est prévu avec l'A15.

Voilà pour les tracés rouge et vert.

Le tracé bleu est quasiment identique sur Méry-sur-Oise aux deux tracés précédents. La seule différence est qu'il se décale vers l'Est et coupe la plaine de Pierrelaye en deux. S'il se décale vers l'Est, c'est pour franchir Pierrelaye par l'Est, contrairement aux tracés rouge et vert qui franchissent Pierrelaye par l'Ouest. Il coupe la plaine de Pierrelaye en deux qui est une partie de la ceinture verte régionale.

Comme les tracés rouge et vert, cette partie de tracé est en dessous du niveau du terrain naturel. En termes d'échanges, on a les mêmes échanges avec les mêmes voies, c'est-à-dire que l'on a un échangeur avec la future voie d'accès au parc d'activité des Béthunes et un échangeur avec l'A15 qui se situe au niveau de la onzième avenue. L'autoroute n'emprunte pas la onzième avenue, elle la longe, mais un système complet d'échanges est prévu entre la onzième avenue, la RD14 et la Francilienne.

Voici pour les tracés qui vous intéressent.

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

Monsieur LEFEVRE, vous avez présenté de façon très précise les impacts dans cette zone. Il aurait aussi fallu dire quand même quelques mots sur l'ensemble de la problématique des tracés, notamment ce tracé violet qui a été évoqué comme une des hypothèses à considérer, en résumant très brièvement.

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

Peut-on avoir une carte avec l'ensemble des cinq tracés ?

Le tracé violet débute au niveau de la RD104 qui est la Francilienne au Nord de la région et continue vers l'Ouest en passant sous la vallée de l'Oise par un tunnel. Ensuite, il contourne l'agglomération de Cergy-Pontoise par le Nord-Ouest ; il passe à l'Ouest de Courdimanche et, ensuite, on arrive dans les Yvelines et, là, il longe grosso modo la vallée de la Seine en s'insérant dans les différentes petites collines situées au Nord de Juziers et de Gargenville. Ensuite, il franchit la Seine au niveau de Gargenville et d'Issou par un viaduc et on rejoint l'A13 au niveau d'Épône.

Voilà pour le tracé violet.

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

Merci, il fallait qu'il soit évoqué.

Peut-être faut-il compléter par ce qui nous a été dit dans les différentes réunions de proximité sur ces tracés pour que vous soyez au courant dans les grandes lignes.

Nous avons entendu dans le Val d'Oise, notamment par la bouche d'Alain RICHARD, Maire de Saint-Ouen-l'Aumône : « *Au fond, dans le Val d'Oise, on a un problème et ce problème est la situation actuelle de l'A184 qui freine les échanges nécessaires. De ce point de vue, c'est la partie nord du tracé rouge, qui est appelée N1 sur la carte, qui nous intéresse le plus* ». Bien entendu, lorsque l'on va plus au Sud, on a entendu à Maurecourt, Andrésy, des positions consistant à dire : « *La suite de ce tracé nous pose des problèmes véritablement préoccupants* ».

Nous avons entendu à Eragny un discours plus complexe disant : « *Notre plaie, c'est l'A184* ». Il est certain que les différents tracés doivent être jugés en fonction de leur aptitude à résoudre ce problème. De-là, faut-il militer en faveur d'un tracé qui serait le prolongement du tracé N1 sur la commune d'Eragny ? Ce n'est pas du tout évident.

Même sur le tracé rouge, du côté d'Herblay, de Pierrelaye, évidemment, des réticences se manifestent de façon très forte.

L'idée du tracé bleu qui comporte deux parties est évidemment, dans sa partie Sud, en longeant la forêt de Saint-Germain, d'éviter les zones où il y a des populations importantes.

La partie Nord du tracé bleu, qui est du côté d'Herblay, de Pierrelaye, n'est pas accueillie de façon positive.

Voilà grosso modo les positions qui ont été exprimées.

Bien entendu, sur le tracé violet dont on a parlé tout à l'heure, nous avons été à Gargenville et à Auvers-sur-Oise et on nous a fait remarquer dans les deux cas que, si l'on considère les chiffres avancés par le maître d'ouvrage, ce tracé violet ne répond pas exactement aux objectifs qu'il vous a décrits tout à l'heure ; donc, il n'est pas très efficace de ce point de vue-là. La réalisation de ce tracé présente par ailleurs des inconvénients dans le Vexin.

Par contre, la partie la plus à l'Ouest, C13/F13, est par ailleurs une demande locale qu'il convient de déconnecter quelque peu de la problématique d'ensemble de ce tracé violet.

Voilà ce que la Commission a entendu. Je ne pense pas avoir biaisé les opinions qui se sont exprimées vu de la salle.

Monsieur le Maire, si vous souhaitez prendre la parole sur cette problématique d'ensemble, c'est peut-être le bon moment.

M. JEAN-PIERRE PERNOT, MAIRE DE MERY-SUR-OISE :

Avant de prendre la parole pour Méry, Monsieur le maître d'ouvrage, vous avez parlé sur la région parisienne d'abandon d'un ensemble d'infrastructures, mais sans doute pas celle dont le budget a été voté ce matin qui concerne le fait que l'avenue de Neuilly soit souterraine de la Défense jusqu'à Porte Maillot.

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

Je serais très étonné qu'il y ait eu un vote ce matin.

M. JEAN-PIERRE PERNOT, MAIRE DE MERY-SUR-OISE :

C'était dans la journée.

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

Je ne pense pas. Le débat public est en cours sur cette infrastructure.

M. JEAN-PIERRE PERNOT, MAIRE DE MERY-SUR-OISE :

Merci de nous donner la parole à Méry-sur-Oise et on va essayer le plus franchement possible de donner la position des élus locaux et de la municipalité pour, après, la porter dans le dossier d'intérêt général comme je l'ai souligné tout à l'heure.

Disons-le franchement, nous avons, compte tenu de la présentation excellente qui nous a été faite, le sentiment de ne pas avoir vraiment le choix, 4 tracés sur 5 aboutissent sur notre territoire qui, aujourd'hui, compte tenu des noeuds routiers -je vais y revenir- subit déjà des nuisances considérables, d'autant que pour ce qui concerne le cinquième tracé, le violet, s'il est encore présenté sur les plans, on sent un début d'abandon.

Parlons quand même de ce cinquième tracé puisqu'il est proposé. Si nous en croyons les documents de la commission et du maître d'ouvrage, il est toutefois encore soumis au débat. Il avait -je vais parler au passé- du point de vue de Méry, plusieurs avantages. Je vais vous dire pourquoi je présente les choses ainsi. Voilà les avantages qu'il pouvait avoir.

Le premier, il était le seul à ne pas surcharger encore l'entrée Sud de Méry-sur-Oise, c'est-à-dire l'ensemble de la traversée de Méry-sur-Oise par son centre-ville de l'échangeur 184/A15 vers le Vexin.

Le second avantage qu'il avait est qu'il permettait de répondre à des besoins de desserte du Vexin qui, faute d'exister, conduit notre ville à être le point de passage obligé, jusqu'aux infrastructures N184 et A115.

Bien sûr, ce tracé par le Vexin n'était pas la panacée, mais il avait aussi l'avantage, selon un des critères évoqués, de ne pas traverser les zones urbanisées.

On va considérer que ce tracé est mort-né et que dire des quatre autres tracés dont l'exutoire est à Méry-sur-Oise ?

Cela peut paraître un diktat car il n'y a pas d'autres choix, mais on pourrait dire qu'aucun tracé ne nous convient. Soyons clairs, la création d'une nouvelle arrivée sur l'échangeur existant va créer encore un trafic supplémentaire au Sud de la ville et ne peut apporter que des nuisances supplémentaires aux Mérysiens.

Par ailleurs, nos départementales sont déjà surchargées. Pour information, même si cela ne se voit pas sur le plan, je rappelle que la commune de Méry est traversée par trois départementales : la RD928 Nord/Sud, la RD922 Est/Ouest et pour partie le CD44 sur la partie Est/Ouest, c'est encore une départementale aujourd'hui. Donc, elles vont voir leur trafic augmenter avec cet exutoire sur Méry-sur-Oise, lié à un élément fondamental, certes collatéral par rapport au projet, mais qui n'est pas négligeable pour les Mérysiens, c'est le franchissement de l'Oise qu'il faut pour rejoindre ces infrastructures.

Enfin, ce qui n'est pas négligeable, nous avons trois projets routiers, rouge, vert et bleu, vous venez de l'évoquer, Monsieur LEFEVRE, qui traversent la plaine de Pierrelaye, territoire que nous voulons préserver de toute urbanisation. Vous allez me dire que « si vous dites cela, il faut déjà enlever le bleu », mais je ne l'ai pas dit. La plaine de Pierrelaye est inscrite au schéma directeur de la région Ile-de-France dans la coulée verte, nous souhaitons la conserver en l'état. La plaine de Pierrelaye et sa charte d'environnement et de protection n'ont pas moins d'importance que d'autres chartes, fussent-elles celle du PRN qui est tout à fait indispensable. Donc, il y a une notion d'équilibre nécessaire.

Pour autant, il n'est pas question de rester en dehors du débat, bien entendu. Je voudrais reprendre les mots de M. le Préfet, Bernard LANDRIEU, Préfet de la région Ile-de-France, la préface de son dossier doit être notre tableau de bord ou notre façon d'avancer. Il dit : « *Comme toute infrastructure, elle aura des effets sur l'habitat -il parle de la Francilienne- et l'environnement. Il est nécessaire que ceux-ci soient réduits autant que faire se peut et ne remettent pas en cause le cadre de vie des riverains et les grands équilibres du territoire* ». En ces termes, les choses sont bien dites, il s'agit maintenant de les mettre à exécution.

Notre rôle, compte tenu de l'issue des tracés, est de nous prémunir d'un certain nombre de désagréments et de fixer un cahier des charges, c'est cela que nous aimerions que ressorte aussi dans la réunion que nous avons ce soir et les notes que vous allez prendre, un cahier des charges pour l'équilibre de notre territoire et le bien-être des Mérysiens et des alentours.

Cela veut dire que nous mettons en préalable des actions et des engagements qui vont impliquer plusieurs structures, l'Etat, la région et le département.

Il a été évoqué tout à l'heure à juste titre la politique de transport de l'Etat, donc, il nous faut une véritable politique de transport par l'Etat.

Les chiffres qui ont été donnés ne sont pas éloquents mais, quand on n'y met pas les moyens, on n'a pas de résultat, le transport des marchandises par le ferroutage et la navigation fluviale. Cela implique un peu de volonté, un peu d'énergie, un peu de courage et un peu d'ambition. Cela veut dire que l'on ne peut arriver à cela -on ne peut pas rester dans le cadre de nos frontières- qu'en créant des véritables coopérations renforcées au niveau européen pour avoir aussi une échelle économique et de productivité intéressante pour que le ferroutage ou les voies navigables puissent prendre tout leur sens. Donc, il y a une véritable volonté politique et il y a aussi une notion de moyens.

Nous voulons aussi des engagements fermes pour la mise en oeuvre des chartes de protection du PNR, celle du Vexin et celle de la plaine de Pierrelaye.

Cela a été évoqué tout à l'heure, mais nous voulons le renouveler, vous avez évoqué le STIF, bien évidemment, la région a bien en main ses responsabilités et aujourd'hui les moyens de faire en sorte que les transports publics pour ce qui nous concerne et pour faciliter les transports, certes, ce n'est pas la liaison Auvers/Méry, notamment la ligne SNCF Valmondois/Paris doit être une priorité pour ramener les usagers dans les trains avec plus de sécurité, de régularité et de confort.

Nous demandons aussi dans notre cahier des charges -cela a été évoqué, je crois, tout à l'heure par M. de SMET- le traitement de la RN184 quel que soit ce que nous fassions. Si vous ne réglez pas le problème du goulot d'étranglement que ce soit, d'une part, au niveau de Mériel, Villiers-Adam ou Frépillon et, d'autre part, d'Eragny, aucune solution n'est probante et aucun débouché à la Francilienne ne pourra faire en sorte que nous arrivions à des résultats. C'est indispensable.

Nous voulons aussi, au niveau du département, l'engagement du département pour la continuité de la requalification de la RD928. Pourquoi cette demande de continuité de la requalification ? Parce que cette RD928 traverse Méry du Nord au Sud et c'est ce trafic qui doit trouver son amélioration sur l'ensemble de son linéaire, il passe en centre-ville. Ainsi qu'un aménagement plus sécuritaire de l'échangeur 184/A115.

Sur les cartes que vous nous montrez -les photos sont un peu trop lointaines- si vous regardez d'un peu plus près à la loupe comment est « foutue » -excusez mon expression, mais c'est le terme qui convient par rapport à la réalisation- la sortie de l'échangeur A115/RN184, que vous y ajoutiez l'A104, ne pas imaginer comment la fluidité de la circulation pourrait se faire serait faire injure aux compétences que vous avez les uns et les autres autour de la table.

Dernier élément d'engagement nécessaire, c'est l'interdiction des poids lourds en zone urbanisée, en centre-ville de Méry. Je m'explique. Il ne s'agit pas d'empêcher l'économie de fonctionner. Il s'agit simplement aujourd'hui, d'après notre enquête, de vous apercevoir qu'un ensemble de trafics de poids lourds pourraient emprunter des voiries plus structurées pour se rendre sur des zones industrielles ; faute de pouvoir circuler correctement, ils empruntent nos communes. Il faut aussi éradiquer ce phénomène.

Que va-t-il se passer ? Nous allons investir ou vous allez, public ou privé, on l'a dit tout à l'heure, entre 1 et 2 Milliards d'Euros selon la solution qui sera retenue. Engager cet investissement pour la création d'une infrastructure routière est une chose, mais cela risque d'aboutir à un placebo, c'est-à-dire un traitement qui pourrait se juger inefficace s'il n'y avait pas un accompagnement, d'où les demandes que nous formulons, et s'il n'y avait pas aussi, pour accompagner la nécessité du développement, des autres modes de transport essentiels au développement de la région Ile-de-France.

En fait, notre message est clair. Nous n'indiquons pas que c'est tel ou tel tracé, l'opportunité, voire la nécessité de l'intérêt général par rapport à l'Etat que vous représentez est là, on peut la discuter sous la forme qui a été faite, nous voulons que soient prises en compte un certain nombre d'exigences.

Merci.

(Applaudissements).

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

Merci, Monsieur le Maire.

Monsieur DEBARLE, vous souhaitez faire quelques commentaires suite à l'intervention de M. le Maire ?

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

L'intervention de M. le Maire complète l'intervention du représentant des Verts qui parlait aussi des protections phoniques. Lorsqu'on prévoit une infrastructure de l'ampleur de la Francilienne, on doit se préoccuper des effets induits par la réalisation d'une infrastructure et des travaux éventuels qui seraient à faire en accompagnement d'une réalisation d'infrastructure.

Quand je regarde la carte que j'ai sous les yeux comme vous et que j'écoute les deux interventions, je pense qu'il faudrait certainement aller un peu plus loin. Le morceau de nationale 184 en amont plutôt au Nord/Ouest du point de départ des quatre tracés rouge, vert, noir et pratiquement jusqu'au départ du tracé violet, c'est-à-dire que, par rapport à Roissy jusqu'à l'endroit où le conseil général a pris à sa charge la réalisation de la Francilienne, il serait certainement meilleur pour l'insertion de l'infrastructure que ce morceau de Francilienne rentre dans le dossier lui-même plutôt que d'être traité dans les effets collatéraux, les effets induits. Cela fait partie des choses que je proposerai dans le dossier.

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

Merci.

Y a-t-il des interventions de la salle sur ce que vient d'exprimer M. le Maire sur son cahier des charges et ses considérations ?

M. LAURENT VOYNET, HABITANT DE MERY-SUR-OISE :

J'ai été assez étonné de voir qu'une solution était de reprendre la RN184 et, si j'ai bien compris, de la transformer en Francilienne. Pour cela, voulez-vous laisser les feux puisque, sur la RN184, au niveau de l'agglomération de Cergy-Pontoise, il y a des feux tricolores ? Je voulais savoir si vous pouviez approfondir cette option de transformer, si j'ai bien compris, la RN184 en Francilienne. Personnellement, il me semble que ce serait la solution peut-être la moins pire, mais je voulais avoir un peu plus de détails sur ce tracé.

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

Le réaménagement de la nationale 184 comprend la suppression de la totalité des carrefours à feux que ce soit l'échangeur RN184, autoroute A15 et tous les feux qui sont à Eragny et ceux qui peuvent rester y compris au Sud dans la forêt de Saint-Germain. Il s'agirait de trouver un débouché à cette nationale 184 au niveau de Saint-Germain pour rejoindre l'autoroute A13 à Orgeval par le biais de l'autoroute A14. Là-dessus, il n'y aura plus de carrefours à feux.

Nous avons présenté ce tracé noir. Deux objectifs nous ont conduits à présenter ce tracé qui est dans une famille de tracés un petit peu différente des trois autres qui sont au Sud-Est de Cergy-Pontoise.

L'avantage du tracé noir, c'est que, si on le traite, on ne crée pas de nuisances nouvelles à des populations qui, aujourd'hui, n'en ont pas. Il s'agit bien d'améliorer la situation actuelle sur la nationale 184. Quand on dénivelé les carrefours, c'est-à-dire quand on supprime les feux, cela veut dire que, notamment dans Eragny, à chaque fois, la nationale 184 passerait en dessous des voies qui traversent la nationale 184. Ceci permet de rétablir les traversées piétonnes, d'avoir une meilleure sécurité au niveau de chaque carrefour car on voit bien que c'est surtout dans ces carrefours et notamment celui avec l'A15 qu'il y a des accidents excessivement graves ; donc, on pourrait améliorer cela.

Par contre, quand on fait le tracé noir, en termes d'atteinte des objectifs, celui de décharger les routes proches du prolongement de la Francilienne, notamment la 184, on ne peut pas dire que l'on est vraiment en train de l'atteindre puisque l'on est en train de concentrer la totalité de ces trafics sur la nationale 184.

En plus, ce tracé noir peut être également une autre option. C'est l'option : on ne décide de rien faire sur le prolongement de la Francilienne et, sous la pression des événements, de plein de choses, petit à petit, on fait des aménagements ponctuels. A la fin, l'ensemble de ces aménagements ponctuels, c'est-à-dire que l'on traite le carrefour, ce qui est en train d'être étudié. La direction départementale de l'équipement du Val d'Oise est en train d'étudier le réaménagement du carrefour avec l'autoroute A15, donc, de supprimer les feux sur ce carrefour ; une fois que l'on aura supprimé les feux à ce carrefour, il faudra peut-être aller au carrefour suivant et de nouveau supprimer les feux et on avancera petit à petit ainsi pour arriver au tracé noir. Il y a deux hypothèses dans lesquelles le tracé noir peut se réaliser. Il est bien évident que, dans la seconde hypothèse, aménagements ponctuels au fur et à mesure des événements, on n'est plus du tout dans le type de calendriers qui ont pu être indiqués d'une mise en service d'un tracé pour 2015.

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

Avez-vous une réponse qui vous satisfait ou voulez-vous que l'on approfondisse un peu plus ?

M. MICHEL VAN RENSBERGEN, HABITANT DE MERY-SUR-OISE :

J'avais plus ou moins prévu d'intervenir ensuite, mais en complément de ce que disait M. PERNOT qui a brillamment exposé ce qui pourrait devenir un cahier des charges mérysien, j'avais quelques précisions à demander à la commission et à vous demander de porter au niveau qui pourrait permettre d'y obtenir des réponses, du Département, de la Région et de l'Etat.

Des études ont été faites en termes de permission du maintien des couloirs écologiques puisque deux tracés couperaient la plaine de Pierrelaye et qu'il y a une faune et une flore qui ne sont pas inintéressantes et que l'on souhaite préserver. Quelles sont les conséquences en termes d'impact sur les trafics des RD922 et 928. En termes de retour d'expérience, depuis le prolongement de l'A115, on n'a pas vu à Méry-sur-Oise une baisse du trafic comme ont pu la connaître nos voisins de Frépillon et de Bessancourt mais, au contraire, un accroissement car le débouché obligatoire vers le Vexin et la traversée de l'Oise c'est Méry-sur-Oise. Aujourd'hui, je n'ai pas vu d'autres alternatives que le passage du pont d'Auvers à Méry-sur-Oise pour remonter sur le Vexin. C'est une de nos interrogations et, comme le disait M. PERNOT, qui avait à une époque plutôt fait voir d'un bon oeil le tracé vexinois puisqu'il offrait une opportunité de traversée supplémentaire.

Quelles ont été les études qui ont été menées sur les impacts sanitaires auprès des populations en termes d'accroissement de pollution sur les particules fines, sur les nuisances sonores, etc., dans la zone qui nous concerne ici ?

Une dernière question, puisque l'on a parlé en début de séance de l'intérêt que l'on porte à la desserte des activités économiques, nous avons sur Méry-sur-Oise une zone d'activité économique qui n'est pas de l'ampleur de celle que l'on peut connaître chez nos voisins d'Eragny. Il y a des projets d'extension sur la zone intercommunale. N'y aura-t-il pas une opportunité des besoins de nos dessertes ?

Merci.

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

Merci bien.

Monsieur DEBARLE, cela fait tout un ensemble de questions.

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

La réalisation des tracés, premièrement, sur l'augmentation de la circulation entre la 928, j'ai les chiffres à l'heure de pointe du soir, effectivement, cela conduirait à, grosso modo, une augmentation de 120 véhicules par heure à l'heure de pointe du soir sur la RD928 dans la partie Méry-sur-Oise puisque les gens viendraient plus facilement rejoindre les infrastructures.

Les couloirs écologiques tels qu'ils ont été recensés, de mémoire, dans notre dossier des études -pour les gens qui ont pris le dossier à l'entrée- vous avez annexé à ce dossier un CD-Rom où il y a l'étude des milieux naturels dans lesquels sont recensés l'ensemble des corridors écologiques. De mémoire, on en a beaucoup dans le Vexin qui sont coupés, le tracé dans le Vexin posait ces problèmes-là. De mémoire, dans la plaine de Pierrelaye, on n'a pas ce problème. Concernant le rouge et le vert, on ne l'a pas puisque l'on est en limite de la plaine. Concernant le bleu, je crois bien qu'également il ne traverse pas de couloirs écologiques, mais j'avoue qu'il faudrait se reporter au CD-Rom ou que l'on me passe l'étude sur les milieux naturels papier si des fois on l'avait et on pourra vous répondre dans quelques minutes.

L'impact sur la pollution, c'est toujours un sujet excessivement sensible dans ces réunions de proximité puisque nous nous projetons au moment de 2020. Les études de pollution nous montrent que nous n'aurons pas la même qualité de l'air en 2020 qu'aujourd'hui, nous aurons une qualité de l'air meilleure. Pourquoi prévoyons-nous une qualité de l'air meilleure ? Car les véhicules construits aujourd'hui répondent à des normes anti-pollutions beaucoup plus draconiennes que celles des années précédentes ; il y a eu des améliorations en termes de rejets de polluants par les véhicules.

Vous voyez à l'écran un graphique sur lequel on voit, en fonction des années, les taux de polluants autorisés à chaque constructeur. Chaque véhicule construit et mis en circulation doit avoir une autorisation de circuler qui doit vérifier les polluants rejetés par les véhicules.

Quand une norme sort une année donnée, elle ne fait pas tout de suite effet car tout le monde ne change pas sa voiture au moment où la nouvelle norme arrive. Il faut attendre un certain temps pour que l'ensemble des véhicules polluants soient remplacés par des véhicules plus propres. Aujourd'hui, notamment sur Méry, à proximité de la nationale 184,

l'air n'est pas de bonne qualité ; en 2020, malgré un trafic plus important par l'ouverture du prolongement de la Francilienne, la qualité de l'air sera meilleure qu'aujourd'hui.

Concernant le bruit, c'est relativement différent. Sur le bruit, nous avons fait des mesures à proximité des endroits où pouvaient passer les infrastructures. Nous n'en avons pas fait partout. Un certain nombre de communes nous ont déjà demandé d'en faire de manière plus importante. Nous avons calculé quel serait le bruit émis par le projet de prolongement. Le bruit, tel que nous le calculons, c'est le bruit maximum qui pourrait être fait par le prolongement, ce n'est pas en fonction du trafic. On sait qu'une route fait un bruit maximum quand, sur chaque voie, 1 000 véhicules roulent à 105 km/heure. On le voit bien, par exemple, avec les motos. Une moto qui roule vite fait beaucoup plus de bruit qu'une moto qui roule lentement. On sait que c'est dans ces conditions-là qu'une voirie produit le plus de bruit et également quand il y a 20 % de poids lourds. C'est à partir de ces calculs que l'on a mesuré le bruit qui sera émis par la Francilienne et que nous avons dimensionné les protections acoustiques qui étaient nécessaires. C'est pour cette raison que Christophe LEFEVRE vous a signalé l'écran antibruit qui était mis le long de la nationale 184 pour protéger les habitations qui en étaient proches.

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

Avez-vous d'autres questions ou prises de positions ?

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

On a retrouvé les couloirs écologiques, il n'y en a pas de recensés à l'intérieur de la plaine de Pierrelaye. Par contre, il y en a au nord de Mériel et beaucoup entre la forêt de Montmorency et la forêt de l'Isle-Adam.

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

Vous savez sans doute que nous avons été sollicités par le maire de Mériel pour organiser une réunion supplémentaire, et nous la tiendrons au mois de mai.

Avez-vous d'autres interventions ? Cela ne semble pas être le cas. Si tel n'est pas le cas, je vais peut-être demander si des questions sont arrivées sous forme de petit papier.

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

Il n'y a pas de questions sous forme de papier, mais il y avait une question de M. Philippe ARPIN -je ne sais pas s'il est dans la salle- qui se réfère à l'inquiétude par rapport aux protections que l'on pourra faire. Seront-elles suffisantes ? Serait-il envisagé d'indemniser si la protection n'est pas suffisante ?

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

Quand une infrastructure de l'ampleur du prolongement de la Francilienne est réalisée, il y a obligatoirement, avant la mise en service, des mesures de bruit et, après la mise en service, également des mesures de bruit qui sont faites pour voir si, effectivement, les engagements qui ont été pris sont respectés. Notamment pour les routes construites par l'Etat, il y a au moment de la déclaration d'utilité publique les engagements de l'Etat, donc, on décrit où passe la route, quels sont les ouvrages prévus et les respects de l'ensemble des objectifs. Ces objectifs doivent être respectés. Si les mesures montrent après qu'ils n'ont pas été respectés, il faut revenir dessus et reprendre les travaux pour que ce soit absolument

respecté. On suivra ce qui se fait habituellement. Je sais que, sur l'A115 qui a été ouverte récemment, en ce moment, la direction départementale de l'équipement fait des mesures de bruit justement pour voir s'ils respectent les engagements du début.

Normalement, il faut refaire les travaux, donc, il n'y a pas d'indemnisation à prévoir. Si les travaux sont trop importants, cela peut aller jusqu'à la mise en oeuvre d'isolation de façades si l'on ne pouvait pas reprendre les travaux. Dans ce secteur, normalement, on doit avoir suffisamment de place pour avoir des méthodes constructives de la voie suffisantes sans être obligé d'aller vers les façades.

Pour ce qui concerne l'indemnisation, on est obligé de suivre les lois. En matière d'expropriation, la loi dit que le préjudice doit être matériel et certain. A partir du moment où l'on a une telle loi, ce n'est pas facile d'avoir une indemnisation. Par contre, c'est vrai que la législation est de plus en plus contraignante, notamment, pour les lieux où l'on a un bruit supérieur à 70 décibels, alors que maintenant les normes pour construire une voie sont de 60 décibels maximum. Il faut commencer le recensement qui a été imposé par les directives européennes et ensuite voir comment tous ces points noirs bruit pourront être traités. Cette partie-là ne s'applique pas de toute façon à notre infrastructure puisque, d'après les normes, il ne faut pas dépasser 60 décibels.

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

Au-delà de la question, il y a aussi l'idée que, si quelqu'un n'est pas satisfait des travaux, il peut demander à être exproprié. Quelles sont les conditions pour que se déclenche un processus d'expropriation ?

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

Le processus d'expropriation se déclenche à partir du moment où une partie majoritaire de la propriété est concernée par l'infrastructure. Quelqu'un qui habite à 100 m d'une route, qui dirait : « Je souhaite être exproprié » a priori ne le sera pas. C'est la loi aujourd'hui, le préjudice doit être matériel et certain. Si l'on est obligé de détruire la maison, c'est le moindre qu'il faut faire pour que la personne puisse se reloger. Par contre, quand on est à une certaine distance, il n'y a pas d'expropriation. Par contre, si la maison est prise en compte, elle est connue dans les plans, toutes les mesures de bruit sont faites, la charte de l'environnement doit également s'appliquer. On doit savoir exactement ce qui se passe pour cette propriété et la traiter pour que les nuisances soient réduites au minimum.

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

Merci, Monsieur DEBARLE, sachant évidemment qu'une loi peut toujours évoluer.

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

C'est en l'état actuel de la loi.

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

C'est l'état actuel de la loi qui effectivement peut être ressenti comme assez injuste à certains égards.

S'il n'y a pas d'autres questions, on va demander peut-être à M. le Maire de conclure cette réunion.

M. FRANÇOIS BATORI, HABITANT DE BUTRY-SUR-OISE :

Je n'ai pas vraiment de question, mais j'ai quelques petites observations à faire.

Tout d'abord, quand je regarde la salle, je crois que l'on a un peu joué à la grenouille qui voulait être aussi grosse que le boeuf. Quand on enlève les associations, les gens des services publics, les élus et habitants des communes voisines, j'ai l'impression que l'on aurait pu faire la réunion dans mon salon, on aurait bien tenu largement. Ce qui veut dire que, sur les 10 000 habitants de Méry, le moins que l'on puisse dire, c'est qu'ils ne sont pas traumatisés par ces choses-là.

En dehors de cela, ce qu'a dit M. PERNOT est tout à fait exact par rapport à ses demandes sur les voies annexes, mais je pense que cela peut être résolu par ce système.

La remarque que je voulais faire également, c'est au niveau de l'intercommunalité, qui a été abordée par Monsieur, nous avons choisi une taxe professionnelle unique, ce qui est quand même un choix courageux et pas forcément le plus simple. Il y a une zone industrielle, bien sûr comme il a été dit, pas aussi grosse que Saint-Ouen-l'Aumône ou d'autres, mais qui est sur Frépillon et Méry, et Méry étant là, une route ne peut pas partir de nulle part pour aller nulle part, le noeud existe et cela me paraît absolument impensable de la faire arriver ailleurs que là où elle existe.

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

Merci, Monsieur.

M. ROMON, HABITANT DE MERIEL :

Je voudrais faire une remarque à M. Eric DEBARLE. Cela concerne les projets que vous faites. Je voudrais savoir si vous comptez finaliser l'échangeur de l'A115 car je trouve -peut-être que des gens ont fait la remarque- que c'est un vrai carnage. On retrouve des camions, des 19 tonnes, retournés de l'autre côté de la route. C'est constamment des accidents. Avant de faire des projets, étudiez et finalisez déjà ce que vous avez commencé.

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

En plus des mesures sonores dont je parlais tout à l'heure, la DDE est en train d'analyser l'ensemble de la mise en service de l'A115 dans cette partie qui est neuve et devra reprendre et voir comment reprendre l'ensemble des dysfonctionnements s'il y en a qui sont avérés sur cet échangeur.

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

Cela signifie qu'il y a à l'heure actuelle des études en cours sur ce sujet ?

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 :

Cela sort peut-être un peu du cadre de ce débat, mais il semble qu'il y ait un réel problème.

Avez-vous d'autres interventions ? (Non)

Monsieur le Maire, vous avez le dernier mot.

M. JEAN-PIERRE PERNOT, MAIRE DE MERY-SUR-OISE :

Merci à ceux qui sont présents même s'ils sont peu nombreux. Je veux répondre à l'observation qui a été faite sur le faible nombre de participants, mais la qualité des participants. Je voudrais vous indiquer une précision mérysienne : nous avons l'habitude de prévenir plutôt que de guérir, donc, le traumatisme n'est pas puisque choc il n'y a pas, mais il est toujours préférable de se faire entendre ou écouter et de porter la parole des représentants que nous sommes dans notre population, même si l'on aurait souhaité bien sûr qu'elle soit plus nombreuse ; cela veut dire qu'elle nous fait confiance aussi sur justement les éléments que nous avons portés en avant. Ces éléments sont très simples, j'en rappelle juste deux lignes.

Notre position est d'éviter les proximités des zones urbanisées et de protéger les espaces naturels. Nous avons bien dit, et on le redit, que le tracé, quel que soit le tracé finalement retenu, et je reviendrai sur les tracés, c'est la qualité de vie même de notre commune, et de nos communes voisines dans le cadre de la solidarité intercommunale, qui est menacée si rien n'est fait, et cela rejoint la question qui a été posée, pour délester nos départementales intra muros du trafic routier.

Un chiffre a déjà été donné tout à l'heure, +120 véhicules/heure. C'est déjà un élément d'information.

On va parler couleur. On a essayé d'être suffisamment explicite pour vous dire pourquoi le tracé violet pouvait laisser quelques perspectives d'argumentaire à caractère local qui n'étaient pas forcément d'intérêt général mais, qui par ailleurs, permettraient de résoudre un certain nombre de problèmes qu'il faudra bien résoudre car cela fait partie de notre cahier des charges.

Par ailleurs, le tracé bleu n'est pas vraiment de nature à offrir toute sécurité sur la plaine de Pierrelaye pour éviter l'urbanisation. On fait donc la déduction des autres tracés sur lesquels il faudra aboutir à respecter le cahier des charges que nous souhaitons voir exécuté.

Je voudrais terminer en remerciant bien sûr toute l'équipe qui est venue jusqu'à Méry ce soir pour nous apporter les informations et répondre aux questions qui ont été posées. Et merci, Mesdames, Messieurs pour votre présence.

(Applaudissements).

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

Merci, Monsieur le Maire de votre accueil et, comme je l'ai dit tout à l'heure, le débat continue.

La séance est levée à 22 heures 25.