

Avignon, le 31 MARS 2006



Monsieur Philippe MARZOLF  
Président de la Commission particulière du débat  
Public transports Vallée du Rhône Arc Languedocien  
26 boulevard Saint-Roch  
84000 AVIGNON

Nos réf. : AD/VS  
03.06/233

Monsieur le Président,

A l'heure où deux Ministre viennent d'ouvrir officiellement le grand débat public sur les transports dans la Vallée du Rhône, je me permets de vous adresser, ci-joint, copie de la question orale que j'avais posée au Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, le 25 octobre 2005, sur le même sujet.

Vous trouverez également un article rédigé par mes soins et paru dans la Provence le 24 novembre 2004 et dans le Dauphiné Libéré le 16 mars 2003, sous le titre « doublement de l'A7, il y en a marre ! ».

Et enfin, la question orale que j'avais posée, le mardi 16 janvier 2001, au Ministre de l'Équipement de l'époque, Monsieur GAYSSOT, toujours sur le même sujet.

Et je pourrais de la sorte remonter, dans mes interventions d'élus, sur la nécessité de décongestionner le tronçon Montélimar/Orange de l'A7, jusqu'aux années 80.

Tout cela pour démontrer que les décisions de lancer des infrastructures supplémentaires pour alléger le trafic de l'A7, en particulier celui des poids lourds, sont évidemment d'actualité depuis plusieurs décennies, et que le manque de volonté politique et la lourdeur des financements en cause ont retardé un processus de décisions auquel on n'échappera pas.

Malheureusement, on n'a toujours rien fait et il ne se passe pas une année sans qu'un accident grave vienne rappeler aux décideurs que le débat c'est bien, c'est nécessaire, mais il y a fort longtemps que l'on devrait en être au temps des réalisations.

Veuillez croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Alain DUFOUT

P.J. : 4 pièces

340 RECU le

03 AVR. 2006

## AUGMENTATION CONSTANTE DU TRAFIC SUR L'A 7

**M. le président.** La parole est à M. Alain Dufaut, auteur de la question n° 799, adressée à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

**M. Alain Dufaut.** Je souhaite attirer l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les conséquences de l'augmentation constante du nombre de véhicules sur l'autoroute A7, dans la vallée du Rhône, en particulier sur le tronçon situé entre Valence et Orange.

Cette hausse est particulièrement inquiétante si l'on prend en considération le pourcentage des poids lourds, lequel s'établit à 18 % du trafic total sur cet axe autoroutier. De plus, certains poids lourds transportent des matières dangereuses.

Avec des pointes à près de 120 000 véhicules par jour en été, une catastrophe est désormais prévisible. Tous mes collègues élus des départements concernés et moi-même ne pouvons plus nous satisfaire de l'attente d'études ne débouchant sur aucune proposition concrète. Une unanimité semble se dégager contre tout projet d'élargissement à deux fois cinq voies de l'A 7 dans la vallée du Rhône, c'est-à-dire les trois voies actuelles plus deux voies latérales qui seraient réservées aux poids lourds, solution proposée par la direction des routes, qui n'aurait pour effet que d'intensifier les nuisances de ce véritable goulet d'étranglement de l'axe Nord-Sud traversant, de Montélimar à Orange, des zones urbanisées très densifiées. A titre personnel, je suis radicalement opposé à ce projet.

Nous privilégions plutôt une solution alternative : le bouclage définitif de l'A 51 à l'Ouest pour accéder à la Côte d'Azur et, au-delà, à l'Italie, et la création de l'A 79, dite « la Cévenole », qui permettrait un délestage par l'Est, c'est-à-dire par Aubenas, des trafics se dirigeant vers le Languedoc et, au-delà, vers l'Espagne.

Dans cet esprit, l'ouverture immédiate d'un vaste débat public est nécessaire. Celui-ci devra ensuite déboucher sur un plan d'aménagement rapide d'itinéraires de détournement. A cet égard, les « financements innovants » évoqués par M. le Premier ministre dans la déclaration de politique générale de son gouvernement pourraient constituer une solution pour faire face au coût important de ces travaux.

Afin de diminuer rapidement et de manière significative le trafic des poids lourds dans la journée et, partant, de réduire le risque d'accidents graves, pourquoi ne pas accepter, pour les poids lourds, la gratuité du péage la nuit, de vingt-deux heures à quatre heures du matin, par exemple, afin de les inciter à rouler en dehors des créneaux horaires les plus chargés ?

Je souhaitais vous sensibiliser sur cette situation, monsieur le ministre, et connaître tant votre avis sur les propositions formulées que les intentions de l'Etat en la matière.

**M. le président.** La parole est à M. le garde des sceaux.

**M. Pascal Clément, garde des sceaux, ministre de la justice.** Monsieur le sénateur, permettez-moi de vous répondre au nom de M. Dominique Perben.

Le couloir rhodanien et son prolongement en direction de l'Espagne en Languedoc-Roussillon constituent en effet un des axes majeurs du transport ferroviaire, fluvial et routier dans notre pays. Son bon fonctionnement est une condition nécessaire du développement de l'économie nationale.

La Commission nationale du débat public a décidé, le 6 juillet dernier, d'organiser un débat public sur la problématique actuelle et future des transports le long de cet axe. Cette

décision intervient à l'issue d'une consultation des parlementaires et des principales collectivités territoriales concernées que sont les régions, les départements et les grandes agglomérations. Cette consultation a été mise en place par le ministre des transports entre les mois d'octobre 2004 et de mars 2005.

Ce débat permettra à l'ensemble des acteurs concernés de faire part de leurs contributions, afin d'éclairer les pouvoirs publics sur les choix à effectuer. Il se tiendra dans le courant du premier semestre de 2006 et sera l'occasion d'examiner l'ensemble des propositions.

S'agissant de votre suggestion visant à réduire le trafic des poids lourds dans la journée, j'attire votre attention, monsieur le sénateur, sur le fait que les modulations de tarification pour les poids lourds font l'objet d'une directive européenne qui les limite. En effet, la directive Eurovignette permet non pas d'assurer la gratuité des tarifs au péage, mais de moduler ces derniers.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Dufaut.

**M. Alain Dufaut.** Je vous remercie de votre réponse, monsieur le ministre. Je le sais, un débat public est organisé ; ces questions seront examinées au début de l'année 2006, et des décisions seront peut-être prises à la fin du premier trimestre ou avant l'été.

Toutefois, le danger demeure, car le trafic ne fait que s'accroître. De plus, on le sait, entre la décision de créer une infrastructure autoroutière et sa mise en service, dix à quinze ans s'écoulent. Pour ma part, je suis convaincu que ce sera trop tard et, malheureusement, un drame important interviendra certainement sur le tronçon de l'autoroute A 7 que je vous ai signalé.

03 AVR. 2006

**M. Gérard Cornu** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le sénateur, vous avez d'abord souligné ma détermination et ma méthode de travail, mais pour les critiquer ensuite.

Je soutiens le projet Seine-Nord, je l'ai déjà dit et je vous le redis. J'entends en poursuivre l'élaboration avec la meilleure efficacité possible afin de le mener à bien.

L'objectif d'un aménagement progressif à grand gabarit de cette liaison a été inscrit par le Gouvernement dans le projet de schéma de services de transport de marchandises, actuellement soumis à une consultation régionale.

Vous dites que rien ne s'est passé depuis. Mais si, puisque, dans le projet de schéma de services qui a été présenté par le Gouvernement figure cette liaison ! Vous prétendez que nous n'avancions pas, vous vous demandez où nous en sommes, si nous avons abandonné ce projet, mais c'est le contraire !

Vous auriez dû, avec le même esprit d'objectivité qui caractérisait le début de votre propos, dire que c'est formidable, que le Gouvernement a confirmé la réalisation du projet. Or vous faites comme si rien ne s'était passé. Pourtant, c'est écrit ; c'est officiel !

Sans attendre les conclusions de la consultation régionale, préalable à tous les schémas de services, qui seront connus en 2001, j'ai voulu, pour donner toutes les chances à ce projet, procéder à l'aménagement des extrémités de la liaison au nord et au sud. Cet aménagement participe à la réalisation totale, c'est-à-dire Dunkerque-Escaut, d'une part, et Oise-aval, d'autre part. En effet, on peut réaliser la partie centrale mais, si l'on ne procède pas à l'aménagement des extrémités, cela ne sert à rien. En revanche, si on relève le tirant d'air - c'est-à-dire le fait de réhausser les ponts pour permettre aux péniches de passer - entre Dunkerque et Escaut, et si on aménage Oise-aval, le projet global s'en trouve conforté.

L'objectif est véritablement de développer le transport fluvial - et actuellement celui-ci fonctionne bien - dans les bassins concernés et d'améliorer la desserte fluviale des ports de Dunkerque, de Rouen, de Paris et du Havre en traversant, bien entendu, les territoires concernés.

J'insiste, monsieur le sénateur, le schéma de services, d'une part, et les décisions prises dans le cadre des contrats de plan, s'agissant notamment de l'aménagement des extrémités de la liaison, d'autre part, sont l'expression même de la détermination du Gouvernement.

Sur le bassin Nord-Pas-de-Calais, le programme contractualisé avec la région reprend le rehaussement des ponts sur le canal Dunkerque-Escaut et l'amélioration des liaisons avec la Belgique. Au sud de la liaison, l'objectif du Gouvernement est d'améliorer sur cette période du contrat de plan les conditions de navigation sur la Seine et l'Oise, principalement par la modernisation des barrages et écluses.

Un programme a été proposé dans ce sens aux régions Ile-de-France et Picardie.

Ces aménagements permettront de conforter la forte croissance du mode fluvial avec l'objectif de doubler le trafic d'ici à 2010. Nos ambitions sont grandes. C'est donc en fonction de l'évolution du trafic à l'horizon des contrats de plan 2000-2006 que sera déterminée la programmation du tronçon central, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut. Le choix du fuseau de tracé de

cette partie centrale sera précisé dans le cadre du débat avec les régions concernées sur le projet de schéma de services de transport de marchandises.

Monsieur le sénateur, nous n'avons rien oublié, rien abandonné et la méthode de travail consiste à retenir la meilleure solution après la meilleure concertation.

**M. Pierre André.** Le demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. André.

**M. Pierre André.** Monsieur le ministre, nous avons aujourd'hui franchi un grand pas. Cela fait trente ans que les ministres de l'équipement nous répètent dans cet hémicycle et ailleurs que le tracé de cette liaison fluviale sera annoncé dans les semaines et les mois qui viennent...

**M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Ah, si cela avait été fait depuis trente ans...

**M. Pierre André.** Le problème serait réglé !

Nous avons certes approuvé votre méthode de travail, mais je me permets de vous dire que votre démarche m'inquiète quelque peu : nous savons aujourd'hui par quelles extrémités nous allons commencer, mais nous ne savons pas encore, après votre réponse, si elles seront un jour reliées car nous ne savons pas quel tracé sera retenu.

**M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Elles se rejoindront !

#### AXES DE CIRCULATION DANS LA VALLÉE DU RHÔNE

**M. le président.** La parole est à M. Dufaut, auteur de la question n° 962, adressée à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

**M. Alain Dufaut.** Vous le savez, monsieur le ministre, l'interview accordée à un quotidien régional par M. Bernard Val, président de la société des Autoroutes du Sud de la France, ASF, le 5 décembre dernier, a littéralement mis le feu dans le sud de la vallée du Rhône.

En effet, l'intéressé a préconisé un élargissement à deux fois cinq voies de l'autoroute A7 entre Valence-Sud et Orange, en ajoutant deux voies latérales supplémentaires réservées aux poids lourds, pour faire face à l'augmentation du trafic routier sur le tronçon qui est le plus sensible de l'itinéraire de la vallée du Rhône.

Cette déclaration a provoqué un tollé des élus locaux, qu'ils soient du département de la Drôme, de celui du Vaucluse, en particulier des élus locaux des communes directement concernées de Bollène, Mondragon, Mornas et Piolenc, mais aussi de l'ensemble des populations riveraines.

Les élus, monsieur le ministre, toutes tendances politiques confondues, les associations représentatives également rejettent catégoriquement cette proposition d'ASF, considérant à juste titre que le seuil des nuisances tolérables est largement dépassé dans ce secteur.

En effet, le goulet d'étranglement de la vallée du Rhône, situé entre Bollène et Orange, accumule les nuisances de la voie PLM, de la voie TGV, de la RN 7, de l'autoroute A7 et du canal de Donzère-Mondragon. Il paraît donc totalement irréaliste d'envisager d'augmenter l'emprise de l'A7 de quatre voies et de remodeler tous les échangeurs pour les adapter à ce nouveau profil en travers. De plus - et je connais bien les lieux - à certains

endroits, le tissu urbain est tel que tout élargissement impliquerait des contournements importants d'agglomérations ou des démolitions d'habitations en grand nombre.

Soyez pourtant assuré, monsieur le ministre, que le membre du conseil d'administration d'ASF que je suis, comprend tout à fait la légitime inquiétude de la société concessionnaire et sa volonté de relancer le débat au regard non seulement des prévisions qui font état d'un chiffre de 130 000 passages quotidiens à l'horizon de l'été 2010 sur cet axe autoroutier, mais également de la situation actuelle particulièrement critique, avec un seuil de 80 000 véhicules par jour - seuil à partir duquel ASF considère que les conditions de circulation sont dégradées - franchi soixante-quatorze jours par an, un seuil de 100 000 véhicules par jour, conditions de circulation très dégradées, franchi quarante-deux jours par an et surtout une part des poids-lourds en augmentation régulière : encore 6 % par an ces dernières années.

Ces conditions de circulation, associées à une hausse du trafic similaire sur la RN 7, font peser de graves risques sur l'activité économique de toute une région.

De plus - vous le savez aussi, monsieur le ministre - le risque d'accident majeur que représente le transport de matières dangereuses, chimiques ou nucléaires, particulièrement denses dans ce corridor, est aussi à prendre en considération, surtout si l'on veut bien se rappeler cette statistique : un poids lourd par mois franchit le terre-plein central sur l'A 7 !

Pour autant, il convient que vous preniez conscience, monsieur le ministre, du rejet massif de la solution préconisée. Comme je l'avais expliqué au directeur des routes au mois d'avril 1999, nous sommes nombreux à penser que la vraie solution consiste à rechercher d'autres tracés alternatifs, et même si les délais seront inévitablement plus longs - nous le savons - la sagesse invite à créer des itinéraires de divergence du trafic en amont de Valence.

Pour l'Est, le bouclage de l'A 51 aurait pu offrir une solution de délestage vers la Côte d'Azur à partir de Lyon. Je considère donc, pour ma part, qu'il est totalement aberrant que le Gouvernement ait renoncé, de fait, à assurer le délestage de l'A 7, en abandonnant le projet de construction de l'autoroute A 51 le 27 octobre 2000.

Pour l'Ouest, l'idée de rechercher un itinéraire à travers l'Ardèche, entre Valence et Montpellier, est certainement une solution dont on ne fera pas l'économie sur le moyen terme, le tout conjugué à une prise en compte réelle du feroutage, avec la multimodalité : rail-route, et un accroissement de l'utilisation de la voie fluviale. Là encore, la décision gouvernementale consistant à abandonner le projet de canal Rhin-Rhône a des conséquences catastrophiques.

Aussi, devant le rejet massif de la solution préconisée par ASF - et je suppose cautionnée par la direction des routes -, je souhaiterais connaître, monsieur le ministre, votre position personnelle sur ce problème très délicat de l'augmentation du trafic dans la vallée du Rhône.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Monsieur le sénateur, vous pouvez reconnaître, je crois, que le Gouvernement fait un effort indiscutable pour rééquilibrer les différents modes de transport et donc favoriser des modes alternatifs à la route.

Il s'agit là d'une des priorités du Gouvernement. C'est ainsi que nous nous sommes fixé comme objectif le doublement du trafic de marchandises par le rail dans les dix

ans qui viennent. D'ailleurs, si le rythme de croissance actuel se poursuit, ce que je crois, nous atteindrons cet objectif avant dix ans. On en est là ! Ceux qui prétendaient voilà peu de temps encore que nous étions dans l'incapacité de développer de façon importante le trafic marchandises sur le rail peuvent mesurer aujourd'hui à quel point ils se trompaient !

Comme rien n'avait été prévu auparavant, nous nous heurtons aujourd'hui à des difficultés d'ordre matériel : la SNCF devra acquérir très rapidement quelque 600 locomotives, pour un coût de près de 9 milliards de francs, pour répondre à la demande.

Voilà déjà un élément de réponse à votre question, puisque vous avez profité de celle-ci pour exprimer une opinion guère favorable sur la politique générale des transports conduite par le Gouvernement.

Cette orientation stratégique du projet de schéma de services collectifs de transport, adopté par le Gouvernement le 26 octobre dernier - je l'ai indiqué tout à l'heure -, doit trouver un point d'application privilégié dans les grands corridors de transports internationaux, comme la vallée du Rhône, effectivement, où se concentrent les flux de transports importants.

Pour assurer la fluidité sur ces axes, les schémas prévoient de transférer les trafics de la route vers d'autres modes, d'optimiser la capacité des voies existantes et d'aménager des itinéraires alternatifs en privilégiant des solutions intermodales.

Le Gouvernement a effectivement abandonné le projet de canal Rhin-Rhône, vous avez eu raison de le dire, monsieur le sénateur. Mais je vous signale que, dans certains départements concernés par ce projet, les contestations étaient très fortes, y compris chez certains de vos amis. Toutefois, il est inexact d'affirmer que le Gouvernement n'a pas retenu le principe d'une liaison sûre et efficace entre Grenoble et Sisteron, puisqu'elle figure dans le schéma de services soumis à concertation. Prenez en compte ce qui se dit avant de critiquer - ce qui est votre droit absolu - et n'ignorez pas ce qui a été décidé, sinon la discussion est plus difficile !

Je le répète, le principe de cette liaison a été retenu et figure dans le schéma de services. J'estime cependant que cette liaison sûre et efficace entre Grenoble et Sisteron n'est pas susceptible de capter une partie du trafic de marchandises passant dans la vallée du Rhône, pour lequel un report sur le mode ferroviaire est nettement préférable au passage dans les Alpes.

Les projets de schémas de services sont actuellement soumis à la consultation des conseils régionaux et d'autres instances. Cette consultation constitue une opportunité pour les élus concernés de s'exprimer sur les orientations retenues.

Après l'approbation par décret des schémas de services à la fin de l'été 2001, des concertations approfondies seront engagées avec l'ensemble des élus et des représentants des milieux socioprofessionnels et associatifs sur la vallée du Rhône. Un débat public sera organisé au deuxième semestre 2002, après l'inventaire détaillé des solutions à mettre en œuvre et de leurs avantages et inconvénients respectifs. En ce sens, le Gouvernement ne fait pas sienne la déclaration du président d'ASF.

J'ai tout à fait conscience des nuisances subies par les riverains de l'A 7 à Bollène, Mondragon, Monas et Piolenc. J'ai donc demandé à la société des autoroutes du Sud de la France de procéder dès l'été 2000 à la résorption des points noirs bruit grâce à des protections phoniques dont la réalisation débutera cette année.

**M. Paul Blanc.** Et le viaduc de Millau ?

**M. Alain Dufaut.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Dufaut.

**M. Alain Dufaut.** Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. J'ai bien pris en compte le fait que vous ne vous associez pas aux propos tenus par le président d'ASF. Pour les élus de la région, c'est très important.

S'agissant de l'A 51, monsieur le ministre, je sais très bien ce qui s'est passé ! Vous avez retenu, je ne le nie pas, un itinéraire entre Sisteron et Grenoble au schéma de services collectifs, mais nous regrettons que le Gouvernement ait renoncé à assurer le délestage de l'A 7 en abandonnant le projet de construction autoroutier, qui n'a pas du tout les mêmes types de caractéristiques qu'une voie rapide !

**M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement.** Deux fois deux voies !

**M. Alain Dufaut.** Mais je parle de l'autoroute. C'est ce qui est important pour nous ! Or le projet est abandonné !

Enfin, même si je suis tout à fait d'accord avec vous pour reconnaître qu'il faut travailler de plus en plus au transfert du trafic routier vers d'autres modes de transport, je suis convaincu que cela ne suffira pas. En effet, pour prendre en compte l'augmentation permanente du trafic dans la vallée du Rhône, il faudra bien un jour chercher aussi des itinéraires de délestage en amont de Valence !

**M. Paul Blanc.** L'A 75 et le viaduc de Millau.

#### CRÉATION D'ÉTABLISSEMENTS PUBLICS D'AMÉNAGEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE

**M. le président.** La parole est à Mme Beaudeau, auteur de la question n° 964, transmise à M. le ministre de l'intérieur.

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Ma question a pour origine la signature d'un protocole d'accord pour la création d'une structure partenariale d'aménagement et de développement du territoire de la Plaine de France, sur l'initiative du Gouvernement et de vous-même, monsieur le ministre. C'est ainsi que, le 19 décembre 2000, a été créé l'établissement public d'aménagement « Plaine-de-France ». Que représente une telle structure ? Envisagez-vous d'en généraliser le principe à d'autres territoires franciliens ou nationaux ?

L'EPA de la Plaine-de-France comprend dix-sept communes de Seine-Saint-Denis représentant 665 141 habitants et quinze communes du Val-d'Oise regroupant 246 181 habitants, soit trente-deux communes, pour une population globale de 911 322 habitants. Il exclut toute commune de Seine-et-Marne.

Que pouvons-nous en dire ? L'EPA déborde largement le secteur de la Plaine de France dans sa réalité historique et géographique et englobe la Plaine-Saint-Denis et d'autres communes extérieures à ces deux sites, sans lien de vie ni moyen de communication. Quelle volonté est donc exprimée au travers de cette structure ?

Je voudrais que nous regardions son périmètre, par exemple pour le Val-d'Oise. Il ne comprend qu'une partie d'une première communauté de communes nommée

Roissy - Porte-de-France. Quatre communes sont incluses, cinq sont exclues. Pourquoi ? Il ne retient que dix communes appartenant au syndicat intercommunal de l'est du Val-d'Oise, qui en regroupe trente-deux, lesquelles travaillent ensemble depuis plus de dix ans à l'aménagement de leur région. Leur schéma régional vient d'ailleurs, le jeudi 11 janvier dernier, d'être adopté avec l'accord de l'État à la quasi-unanimité.

L'EPA ignore aussi la communauté de communes de Luzarches, dans le Val-d'Oise, et le syndicat intercommunal d'étude et de programmation, le SIEP, du canton de Dammartin-en-Goële, en Seine-et-Marne, rayonnant sur une grande partie de la Plaine de France. Au libre choix des communes, pratiqué dans le Val-d'Oise, ne va-t-on pas ainsi substituer une unité recentralisée dans un carcan rigide et ignorant les réalités de vie de cette région ?

Ne s'agit-il pas là d'un exemple de superconcentration étatique, en parfaite contradiction, je crois, avec la volonté nouvelle de décentralisation qui est affirmée par le Gouvernement ?

Cet EPA n'est-il pas, au-delà, la préfiguration d'une négation de la réalité départementale, à laquelle demeure attachée, vous le savez, une grande majorité des Français ?

Cet EPA rayonne sur la majorité des communes de Seine-Saint-Denis, sur le quart de celles du Val-d'Oise, mais il ne comprend aucune des communes de Seine-et-Marne, ignorant totalement les structures cantonales.

Qu'y a-t-il de commun entre Vaudherland, l'une des trois plus petites communes de France, qui compte moins de 10 hectares de superficie, et la grande ville de Saint-Denis et ses 86 000 habitants ?

Pourquoi Marly-la-Ville et Fosses, avec des zones industrielles en plein développement, sont-elles exclues d'un EPA créé pour le développement lié à celui de l'aéroport Charles-de-Gaulle ?

Le préfet de région prétend que cet EPA contribuerait à lutter contre les inégalités sociales et territoriales. Or, le découpage proposé n'est-il pas un facteur de casse d'une unité de vie existant entre les communes prises en considération et les communes délaissées, appartenant pourtant au même canton ou parfois à une même communauté de communes et d'autres non ?

Comment expliquez-vous, monsieur le ministre, que vous dissociiez l'ensemble des communes situées à l'est et au nord de l'aéroport de Roissy, alors qu'elles se sont regroupées aujourd'hui dans le syndicat intercommunal de l'est du Val-d'Oise, le SIEVO, pour résoudre leurs difficultés en matière de desserte routière, de transports en commun, d'accès à l'emploi, à la formation, de résistance aux nuisances générées par le développement gigantesque de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle ?

Hier, 51 % des salariés de la plate-forme aéroportuaire étaient issus de Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise, de Seine-et-Marne. Ce pourcentage n'est d'ailleurs plus aujourd'hui que de 47 %. Le préfet de région explique que le périmètre retenu est fondé sur une logique de développement et non sur des objectifs de compensation des nuisances de Roissy. Allons-nous donc exclure de ce champ de développement des dizaines de communes qui aspirent, elles aussi, au développement ? Veut-on les transformer en *no man's land* de nuisances ?

Le découpage technocratique imposé ne souffrirait plus de discussion si l'on en croit le préfet de région. « Il ne paraît pas opportun de rouvrir cette question de périmètre », déclarait-il lors d'une réunion en préfecture de région le 12 juillet dernier, position qu'il a réaffirmée à