

**COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC : PROLONGEMENT DE LA FRANCILIENNE
REUNION DE PROXIMITE DU 28 MARS 2006 A MAURECOURT**

INTERVENANTS AU DEBAT :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

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

MAITRE D'OUVRAGE :

M. Éric DEBARLE, CHEF DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE
MME ÉLISABETH VANINI, CHARGÉE DE MISSION A104, DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT ÎLE-DE-FRANCE

INTERVENANTS :

M. Gérald RUTAUULT, maire de MAURECOURT :	1
M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184 :	5
M. Joël TISSIER, Maire adjoint de Maurecourt :	7
M. JEUFFRAULT, Eragny :	12
M. Christian BAUFOR, Maurecourtois :	12
Mme NICOLAS, conseillère municipale de Maurecourt :	18
Mme GUIDECOQ, représentant les Verts Ile de France :	19
M. LOISEAU, Comité de sauvegarde de Chanteloup-les-Vignes, Ile-de-France Environnement et Association des Usagers des Transports :	22
M. Pascal PERRIAU, Maurecourtois :	23
M. Sébastien LANZA, Poissy :	28
M. Claude d'ORNANO, Président ARDIES Val d'Oise :	31
M. Claude LAVENU :	34
M. Thierry BOUCHERON, Président du CO.P.R.A. 184 Maurecourt :	36
M. Claude CARABEUF, Conseiller municipal d'Andrésy :	37
M. Daniel LOUVET, Maire Adjoint à Orgeval :	39
M. Christophe DELUCA :	40
M. Alain NICOLAS, Andrésy :	45
M. Robert BELLEMIN, maire adjoint à Andrésy :	46
M. Voltaire BERTOLINO, Maurecourtois :	48
Mme Michèle BARATELLA, Conseillère municipale de Maurecourt :	53

*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.

Pour ceux qui ne nous connaissent pas encore, nous sommes trois membres de la Commission Particulière du Débat Public sur le prolongement de la Francilienne ce soir, moi-même, Jean BERGOUGNOUX, Sophie ALLAIN et Alain MECHINEAU.

Sans plus attendre, je vais demander à M. le Maire de Maurecourt s'il veut venir ouvrir la séance.

M. GERALD RUTAULT, maire de MAURECOURT :

Merci, Monsieur le Président.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la CPDP, Monsieur le représentant du maître d'ouvrage, Mesdames, Messieurs,

Je suis très heureux de vous accueillir ce soir dans notre bonne ville de Maurecourt. J'aurais néanmoins préféré vous rencontrer sur un autre sujet que celui de l'A104. Je vous donnerai un autre sujet tout à l'heure à la fin de mon intervention qui sera plus festif.

Sachez que ce village, bien que petit de taille, souhaite prendre toute sa part dans ce débat, non pour défendre une position Clochemerle, mais tout simplement pour qu'ensemble nous retrouvions le chemin de la cohérence et du bon sens.

Le document de la CNDP du 1er février 2006 stipule dans son article 1 : « Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat ».

Nous dirons pour nous, à part volumineux au vu des 350 et quelques pages que nous avons à étudier ; complet, pas vraiment et, objectif, pas du tout.

Mardi 23 février à Andrésy, Denis FAIST et Joël TISSIER ont montré que l'objectivité et la sincérité du maître d'ouvrage sont très éloignées de la définition que nous attachons généralement à ces mots. Il y a étude et étude. Tout dépend évidemment de ce que l'on souhaite traiter et plus encore où l'on souhaite aboutir.

Si, comme nous pouvons le penser, le tracé rouge tient toujours la corde, nous pouvons légitimement, hors de toute considération politique, dire que l'étude est très orientée.

Ce tracé est « has been » et nous l'avons déjà montré lors de nos interventions et nous allons continuer dans ce sens ce soir.

Pierre JOUATTE, à Andrésy, lors de son exposé très technique, nous a démontré qu'il était urgent de reconsidérer ce dossier, de poser la vraie question, celle de l'opportunité de cet ouvrage.

En fait, sommes-nous véritablement sûrs d'avoir besoin de cette infrastructure telle qu'elle est déclinée dans vos tracés dont aucun ne semble correspondre à la situation et surtout pas le N1 C1 S1 du tracé rouge qui attaque, saccage furieusement les zones urbanisées.

100 000 voitures de plus dans les secteurs d'Eragny, d'Herblay, de Conflans-Sainte-Honorine qui supportent déjà toutes les pollutions liées à la proximité de l'A15 et de la RN184. C'est plus qu'il n'en faut pour porter gravement atteinte à la santé de tous les habitants et plus encore des riverains.

A Maurecourt, c'est un désastre environnemental. Certaines maisons sont à moins de 60 m des emprises. Le village est sinistré par l'échangeur le plus imbécile qui puisse exister, celui de l'Oise. En effet, on accédera à l'autoroute A104 via le village dont certaines voies ne dépassent pas 4 m de large.

La nationale 184 pose problème le matin et soir. Sans blague, belle découverte.

Si vous avez un instant, mettez votre radio à 16 heures et vous aurez in line les kilomètres de bouchons dans la région parisienne.

Une seule réalité de tout cela, la route appelle les bouchons aux heures de pointe.

Si réellement vous êtes soucieux du trafic local, ce dont je doute, à quand un véritable travail de l'aménagement sur la RN184 ?

Une autoroute pour l'emploi entend-on grâce à une desserte lumineuse des zones industrielles. Nous nous évertuons à le dire, si c'était aussi simple, la France aurait trouvé la solution du plein emploi. En fait, un des enjeux qui semble émerger clairement grâce à ce débat public est celui de faire payer aux contribuables ou par un opérateur un axe structurant pour la ville nouvelle de Cergy ainsi qu'une rocade pour la contourner. Pour les Yvelines, c'est un peu plus abscons.

Pour revenir à Maurecourt, si nous entendons les arguments des uns et des autres, nous ne pouvons pas comprendre pourquoi nous devons sacrifier notre village pour soutenir des schémas de développement qui ont échoué.

Par exemple, sans le citer, un élu local du Val-d'Oise a construit à outrance jusqu'à plus soif. Il place une zone de mini-activité aussi mince que son ego est grand et il demande ensuite à coeur et à cri un échangeur pour desservir ses oeuvres quitte à faire passer toute la circulation des communes environnantes dans Maurecourt. Ce n'est pas sérieux.

Notre village n'a pas vocation à être l'exutoire des fantômes des uns et des autres. Je suis élu pour mes administrés pour protéger en premier lieu leur santé et leur intérêt.

(Applaudissements).

Comment pourrais-je approuver un tracé, le rouge, qui nuit à la mission qu'ils m'ont confiée, tracé qui, de plus, a été rejeté par trois Premiers Ministres. République de hauts fonctionnaires, république des partis, ce que nous comprenons au vu de tels agissements, c'est surtout que ce n'est pas la nôtre.

(Applaudissements).

Effectivement, il y a un débat, mais sur quelle base ? Sur celle d'un dossier rédigé de A jusqu'à Z par la DREIF qui n'a qu'une envie, celle de réaliser le tracé dit historique.

Y a-t-il besoin d'un débat pour convenir qu'un tracé en zone urbanisée peut être d'actualité en 2006 ? Je ne le pense pas.

La lecture de la presse médicale internationale est sans appel sur ce sujet. Les personnes habitant auprès des axes à grande circulation sont plus que les autres soumises à des maladies liées à la pollution.

Nous en avons longuement parlé lors de nos réunions publiques. Vous avez en votre possession notre dernier bulletin qui vous informe sur ce sujet et il y en a quelques-uns à l'accueil.

L'Etat vous dit : « En 2020, tout ira bien, les voitures pollueront moins ». Ce genre de discours, on a déjà donné, Tchernobyl, l'amiante, la canicule. Nous vous le disons clairement, continuez si cela vous chante, mais sans nous.

Maurecourt rejette avec force le tracé rouge, tracé qui saccage notre environnement et notre santé et plus largement tout tracé qui passe en zone urbanisée.

Je forme l'espoir que, par votre entremise, Monsieur le Président, l'Etat pour une fois ne soit pas autiste et respecte ses propres engagements.

Je vous remercie.

(Vifs applaudissements).

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

Merci, Monsieur le Maire.

Nous sommes ici dans une logique de débat public. En un mot, la Commission Particulière du Débat Public que je préside est totalement indépendante du projet présenté par le maître d'ouvrage qui est ici.

Ma conviction en acceptant de présider ce débat, c'est qu'il s'agit d'un débat ouvert pour lequel rien n'est joué, pas plus l'opportunité de prolonger la Francilienne qui est un sujet de discussion tout à fait respectable, et encore moins le choix d'un tracé.

Je peux vous garantir que, si je n'étais pas convaincu que de ce débat peuvent émerger des arguments capables de peser sur la décision, je n'aurais évidemment pas accepté de l'organiser.

Mon rôle ici est de veiller à ce que vous soyez informés, informés d'abord sur ce qu'est le dossier initial du maître d'ouvrage dont la Commission nationale a dit simplement qu'il permettait d'engager le débat. La Commission nationale n'a pas dit qu'il était bon ou mauvais, elle a dit qu'il permettait d'engager le débat. Je crois qu'il en est ainsi sous réserve bien entendu que nous le discutons et que nous l'enrichissons car, au-delà du dossier initial qui est ce qu'il est, où vous avez cru discerner certaines préférences, nous avons à l'enrichir et peut-être qu'à la fin les préférences ne seront pas celles-là. Nous verrons bien ce qui sort de ce débat.

Vous informer, alors là je fais mon mea culpa, que l'on avait prévu de diffuser à 240 000 exemplaires à tous les habitants de la zone un minimum d'informations constituées par les trois petits documents que, bien sûr, vous avez tous en main puisque vous êtes à cette réunion et qu'ils étaient à l'entrée. Là, honnêtement, il y a eu des ratés dans la diffusion. On essaie de rattraper. Ceux qui viennent en réunion publique ont toute la documentation qu'ils veulent. Prenez des Cédéroms très largement, c'est un moyen très commode pour avoir sous la main le maximum de données dans le minimum de volume et en plus de ne pas ruiner l'organisation du débat, cela coûte beaucoup moins cher que de tirer des gros paquets de papier.

L'information, c'est aussi, au fur et à mesure que le débat avance, de porter à votre connaissance tout ce qui se dit dans les différentes réunions. Pour ce faire, nous avons notamment le site Internet qui commence maintenant à tourner. Vous verrez qu'après chaque réunion publique, on fait très vite ce que l'on peut appeler une note d'ambiance. Vous avez vu ce qui s'est passé à Andrésy, et dans très peu de temps vous allez savoir ce qui s'est passé à Achères.

Après, on vous fait un compte rendu complet. Lorsque le compte rendu complet est fait, évidemment nos impressions ne valent rien, c'est le compte rendu qui fait foi dans lequel chaque chose qui a été dite a été retracée.

Je suis heureux en fait de constater que ce site Internet fonctionne déjà pas mal. Nous atteignons pratiquement les 3 000 visites déjà, 22 000 pages téléchargées.

Nous avons, à travers les petits papiers qui vous ont été donnés à l'entrée et que je vous invite à remplir pour donner votre avis, plus les e-mails qui nous parviennent, pas loin aujourd'hui de 1 000 questions ou avis à traiter. Cela nécessite un peu d'organisation industrielle mais, dès la semaine prochaine, les réponses aux questions vont commencer à arriver.

Ces réponses aux questions, ce peut être quelquefois la commission qui est consultée, ce peut être quelquefois le maître d'ouvrage. Lorsque c'est le maître d'ouvrage, la commission vérifie que le maître d'ouvrage a répondu véritablement à la question et ne l'a pas esquivée.

Donc, nous serons vos interprètes pour que vraiment le maître d'ouvrage ne cache rien et dise tout ce qu'il a à dire, qu'il argumente et nous recevrons bien entendu vos arguments.

Ce soir, nous sommes essentiellement là pour vous écouter. L'information a mal circulé. On pourra, si l'on pose des questions au maître d'ouvrage, en avoir un peu plus, mais je suis surtout là pour vous écouter.

A la fin du débat, je vais rédiger un rapport. Pour être plus précis, nous allons rédiger un rapport, la commission particulière, car c'est une oeuvre collective.

Dans ce rapport, je m'efforcerai de retracer tous les arguments qui ont été échangés, d'où l'importance essentielle, si vous avez des choses à dire, et je suis sûr que vous en avez à dire, d'argumenter, de me donner de la matière première pour présenter très honnêtement les problèmes qui s'attachent, qui s'attacheraient au tracé rouge à Maurecourt s'il était effectivement retenu. Donc, je compte sur vous pour me fournir les arguments qui défendent votre cause par tous les moyens à votre disposition, les petits papiers, les e-mails, les interventions orales que vous allez faire tout à l'heure.

Voilà effectivement une question qui a été posée par un habitant de Maurecourt.

DANS LA SALLE : Pourquoi le tracé rouge a été retenu ?

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

Attendez !

DANS LA SALLE :

Il ne passera pas votre tracé rouge.

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

Vous permettez s'il vous plaît, ce n'est pas mon tracé rouge. Soyons tout à fait clairs, ce n'est pas mon tracé rouge et il n'est pas décidé puisque l'on est en train d'en discuter. Faites valoir vos arguments.

(Protestations).

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

Ce n'est pas véritablement un argument.

DANS LA SALLE : C'est la vérité !

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

C'est une indignation que je comprends.

DANS LA SALLE : S'il vous plaît, peut-on écouter tous les arguments ?

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

Je crois que vous ne partez pas sur une bonne base. Il faut vraiment argumenter.

DANS LA SALLE : Je vous affirme qu'il ne passera pas !

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

Je note que telle est votre opinion.

Maintenant, la question qui a été posée par un habitant de Maurecourt.

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

Il y a une question concernant le poids des différents avis dans la prise de décision. Quel est le poids réel de la CCI et des conseils généraux ? Quel est le poids relatif de toutes les parties ? C'est une question qui émane du site Internet par un habitant de Maurecourt.

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

Là-dessus, il faut être tout à fait clair, personne ne pèse plus qu'un autre. Ce qui compte, c'est la qualité des arguments. Il faut être tout à fait clair, le combat de Maurecourt contre la CCI n'est pas le combat du pot de terre contre le pot de fer, c'est la seule qualité des arguments que je recueillerai qui comptera. Un débat public n'est pas un référendum. C'est un échange sur un projet et la qualité des arguments, c'est ce qui compte.

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

Une deuxième question fait écho à l'intervention du Monsieur de la salle, à quoi servent les décisions des trois premiers ministres précédents ?

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

Effectivement, c'est une question qui est revenue plusieurs fois. C'est une question sur laquelle j'aimerais entendre Victor BLOT.

M. VICTOR BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. 184 :

Merci, Monsieur le Président, de me donner la parole pour répondre à cette question qui a été très laborieuse hier à la réunion d'Achères.

Il est effectivement très difficile pour M. le Préfet, directeur général de la DREIF, de reconnaître les décisions des politiques, à se demander qui commande dans ce pays, si c'est la politique ou les hauts fonctionnaires.

La première décision est celle de M. BEREGOVOY. Elle est incontestable. Elle donne des boutons au préfet, mais il convient ce soir, pour ne pas commettre d'impairs, et ces pièces vous seront versées en contribution, Monsieur le Président, de lire exactement les communiqués.

« Paris, le 4 février 1993, Premier ministre, service de presse. Communiqué.

Le Premier ministre confirme qu'après s'être entretenu avec Michel ROCARD, qui lui a fait part de l'opposition des communes concernées, il a décidé que la solution proposée dans le projet de schéma directeur pour le raccordement à l'ouest de Paris de la Francilienne entre Orgeval et Pierrelaye ne sera pas retenu.

Le ministre de l'Équipement, du Logement et du Transport organisera très rapidement un débat public pour consulter la population sur plusieurs solutions alternatives ».

Le préfet a effectivement parlé de cette décision, mais il a fallu lui arracher la décision suivante qui est celle de Ballardur.

Je vais vous la relire, pas pour vous, Monsieur le Président, puisqu'elle a été donnée en information, mais pour la salle.

Le 7 avril 1995, cette lettre émane de M. Edouard BALLADUR, deuxième Premier ministre, elle est adressée à Pierre CARDO, député-maire de Chanteloup-les-Vignes et elle fait suite

à la première décision, écoutez bien la première phrase, elle a son importance dans un état de droit.

« Vous m'avez fait part au nom des populations riveraines et des habitants que vous représentez de vos préoccupations concernant la future autoroute A195.

Après la réunion tenue à Matignon le 23 décembre dernier, vous avez publié avec les associations (CECA et COPRA) un communiqué concernant l'accord de l'Etat sur les bases suivantes.

Premièrement, la continuité des décisions antérieures de l'Etat au sujet de la A184 est confirmée. En conséquence, la solution initiale envisagée ne verra pas le jour ».

(Vifs applaudissements).

Edouard BALLADUR, dans sa déclaration de politique générale à l'assemblée nationale avait notamment déclaré :

« Dans un Etat de droit comme la France, il importe que les décisions qui sont prises par le Gouvernement précédent soient assurées. Il faut absolument pour la paix sociale dans ce pays assurer la continuité de l'Etat ».

Nous sommes bien dans l'esprit et dans la lettre d'Edouard BALLADUR à l'époque.

(Applaudissements).

Il ajoutait :

« Toute solution nouvelle ne pourrait être que substantiellement différente géographiquement et/ou techniquement, ailleurs ou autrement ».

Je ne vais pas vous lire la suite, il faisait appel à la volonté, à la paix, à la sérénité, à la tranquillité pour trouver une solution.

Il a fallu ensuite arracher, et en se mettant dans une vive colère, une décision, la troisième décision d'un Premier ministre, niée par le préfet, il a fallu, hier, à Achères, l'acculer pour que la vérité ressorte. Je ne vais pas vous lire une lettre de Lionel JOSPIN, mais vous en lire trois.

Je vais vous lire la plus importante qui a toujours été contestée hier. C'est celle du 11 avril 2002 où Lionel JOSPIN, en tant que Premier ministre, s'adresse à Jean-Pierre DEJOU, Président régional du Copra 184.

« Paris, le 11 avril 2002.

Monsieur le Président,

Vous m'avez interrogé sur le dossier de l'autoroute A184 dans l'ouest de la région Ile-de-France et dans les Yvelines.

Comme je m'y étais engagé en 95, en tant que candidat à la présidence de la République, j'ai décidé dès ma prise de fonction de chef de gouvernement -il n'est pas candidat aux législatives, il n'est pas candidat à la présidentielle- de confirmer l'abandon de ce projet dans la continuité de ce qui avait été acté le 4 février 1993 par M. Pierre BEREGOVY alors Premier ministre.

Depuis 97, des solutions alternatives permettant d'assurer le trafic de rocade dans ce secteur ont été esquissées en étroite concertation avec le Copra. Elles seront approfondies dans le même état d'esprit et seront soumises le moment venu à la commission nationale du débat public dont le Gouvernement vient récemment de renforcer les moyens d'action ».

Voilà, trois Premiers ministres qui assurent la continuité de l'Etat. Nous ne sommes pas dans une République bananière. Nous sommes en France. Après la révolution de 1789, c'est la

liberté, c'est l'expression, c'est la laïcité, c'est la République et, donc, je le redis ce soir, la continuité de l'Etat doit être assurée et nous nous efforcerons de la faire assurer par la force s'il le faut.

(Vifs applaudissements et hurlements).

Monsieur le Président, je voudrais maintenant personnellement m'adresser à vous.

Vous êtes un homme de probité, un homme de sagesse, reconnu pour votre compétence dans l'aménagement du territoire. Vous avez de la démocratie un profond respect d'après votre biographie.

Comment avez-vous pu accepter de présider une CPDP dans laquelle le dossier comportait un tracé rouge annulé trois fois ? Cela constitue à nos yeux une véritable provocation de la part de la DREIF.

Je vous demande, Monsieur le Président, de veiller particulièrement à cette application de ces trois décisions.

Merci.

(Applaudissements).

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

Merci, Monsieur BLOT.

Ce que je veux dire concernant d'abord la position de la Commission Nationale du Débat Public, elle a été saisie par le ministre de l'Equipement d'aujourd'hui d'un dossier qu'elle a jugé ouvert et c'est la raison pour laquelle elle a accepté d'engager le débat.

J'ai cherché personnellement hier à mettre sur la table tous les éléments permettant de comprendre cet historique très lourd et très compliqué.

Ces lettres sont maintenant en ma possession. Vous proposez de les communiquer. Nous les mettrons largement à disposition pour que chacun puisse réfléchir à leur contenu.

Vous en avez donné une interprétation que je reçois, étant observé toute la difficulté de l'affaire. C'est dans ce que vous avez dit de la lettre de M. BALLADUR « ailleurs ou autrement », c'est bien là que se trouve le débat entre vous et le directeur régional de l'équipement.

Peut-être avez-vous raison. L'affaire est compliquée. Je vous conseillerais cependant très amicalement et par prudence d'argumenter quand même pour dire pourquoi ce tracé rouge vous n'en voulez pas. Vous avez ici des gens qui ont des arguments qui tiennent vraiment la route si j'ose dire. Vous ne manquez pas d'arguments, alors dites-les.

Je vous propose maintenant d'écouter un exposé un peu général qui va balayer toutes les questions. Monsieur Joël TISSIER vous avez la parole.

(Applaudissements)

M. JOËL TISSIER, Maire adjoint de Maurecourt :

J'ai été agréablement surpris de vous voir aussi nombreux. Je trouve cela formidable et pour nous c'est avec beaucoup d'émotion que l'on vous reçoit si nombreux ce soir. Merci beaucoup.

On va commencer pour ne pas perdre trop de temps.

DANS LA SALLE :

NON A L'A104 DANS NOS PAVILLONS ET NOS IMMEUBLES.

OUI A L'A104 DANS LES CHAMPS DE BETTERAVES ET LES CHAMPS DE PATATES.

NON AU SACCAGE DANS NOTRE REGION.

OUI, TROIS PREMIERS MINISTRES ONT DEJA TRANCHE.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Cette présentation va être notre troisième contribution sur l'A104. On en a fait une en juin, une en septembre et, donc, c'est la troisième réunion publique que nous organisons sur Maurecourt.

Je crois que, sur ce sujet, il faut que vous soyez vraiment informés. Pour nous élus, c'est hyper important. Demain, ce projet va attaquer votre santé, on a un devoir de vérité envers vous et je crois que l'on ne fera jamais assez de réunions sur ce sujet.

Ce soir, on va faire une réunion un peu moins technique que les précédentes. On va essayer de comprendre la problématique qu'il y a derrière cette A104 et qui n'est pas claire du tout. Pour moi, elle n'est pas claire. Il y a des lobbies, des choses là-dessous, c'est bizarre. Bien sûr, on va essayer de voir cela.

L'A104 arrive par le nord du village, traverse l'Oise, va passer dans une zone qui va être couverte. Il faut savoir quand même, on ne le rappelle jamais assez, que l'Etat, pendant des années, n'envisageait même pas les couvertures. Il nous passait dessus comme cela, cela ne le dérangeait pas. C'étaient les mêmes, M. POULIT, tous ces gens-là.

Sur ce village, on voit que l'on gagne une couverture et six carrefours dans la plaine de Maurecourt. C'est un record. Jusque-là, on avait des demi-échangeurs. Maintenant, on a six carrefours et plus de plaine.

Après, on continue à monter, on monte sur le coteau et on arrive sur un deuxième échangeur qui est l'échangeur des Monesses et des Millères et, de celui-ci, doit partir une route, c'est la voirie verte que vous voyez et qui sera le V88, le futur boulevard de l'Oise qui contournera la ville de Cergy.

Ce que l'on peut voir aussi, légèrement hachuré en rouge, c'est l'extension continue, perpétuelle de Jouy-le-Moutier.

Cela commence vraiment à nous poser problème et nous l'avons dit dans notre dernière publication. Pourquoi ?

M. le Maire de Jouy-le-Moutier, sans arrêt, nous ressasse qu'à Gatigny, à Vaincourt on ne peut plus circuler.

M. le Maire de Jouy-le-Moutier, depuis 82, a ramené 13 000 habitants à Jouy-le-Moutier avec le niveau de desserte qu'il y a.

Il y a un moment où il faut arrêter les frais ou alors il faut changer d'élus, mais il faut que ces gens-là arrêtent de « foutre la m... » dans le secteur.

(Vifs applaudissements).

Ensuite, on continue à monter, on arrive dans les Charvaux et là on passe en tranchée semi-couverte. Là aussi c'est un scandale, les maisons vont être excessivement touchées, les pollutions vont être sur les habitants. C'est absolument irrecevable.

Je vous invite à passer à la diapositive suivante. Voilà, donc, où va arriver ce projet. On a vu le pont de l'Oise de loin, il est toujours mieux de voir les choses de près.

Là, si vous regardez bien, vous avez des maisons qui sont situées à peu près à 100 m de ce pont et qui seront touchées par tout ce qui est pollution. On le verra plus loin.

Ici, vous reconnaissez le Château Vert, l'autoroute passera là-dessus pour la première moitié et la deuxième moitié un petit peu plus derrière, un petit peu plus au nord puisque le pont sur l'Oise sera coupé.

Je dois dire que l'échangeur me donne des boutons comme je crois à la majorité d'entre vous. Là, je ne comprends pas. Je prends cela de l'Etat comme un acte de mépris pour les populations de tout le village car vous êtes tous concernés. Que voit-on ?

On voit la rue du Général de Gaulle, c'est l'axe Est-Ouest majeur de Maurecourt. Vous connaissez la rue du Général de Gaulle, on a du mal à se croiser. Imaginez les gens qui vont descendre de l'Hautil pour aller chercher l'échangeur de l'A184. Il va y en avoir, c'est l'un des rares points d'accès.

Si l'on va un peu plus loin, je prends au nord la rue de l'Oise, elle est à sens unique. Pouvez-vous raisonnablement penser que l'on peut accéder à un échangeur autoroutier par ce secteur ? Je suis convaincu que non.

On continue. Je regarde la rue de Choisy qui part de la photo n°1, la rue se rétrécit et elle va aller tout droit vers l'échangeur A184, voirie : 4 m de large. Franchement, on ne va pas les élargir.

Ensuite, on arrive en plein secteur urbain rue de Choisy, on continue à se dérouler et, là, on arrive tout au bout de la rue de Choisy dans une rue qui fait 5 m de large où là aussi on a du mal à se croiser.

Quand je vois cela, effectivement, cela me donne des boutons, de l'urticaire. Je suis comme M. BLOT, j'en ai marre de parler de ce truc-là, cela fait 15 ans que je me bats là-dessus, 15 ans qu'on se réunit régulièrement. Trois Premiers ministres prennent une décision et on nous ressert toujours la même soupe agrémentée de conneries supplémentaires.

(Vifs applaudissements).

Il y a des pays où l'on a abattu des murs. Ici, on va en faire. On va barrer la rue de Pontoise complètement. Cela veut dire que, sur le village, il n'y a plus de perspective du tout vers le nord, tout sera barré, on ne verra plus rien.

La petite maison qu'il y a en bas, je ne sais pas si elle sera détruite ou non, j'ai mis détruite sur la photo mais, si elle n'est pas détruite, ce ne sera pas agréable d'y habiter car la personne sera à peu près à 30 m du tracé. Je ne sais pas d'ailleurs si cette maison a été rachetée par l'AFTRP.

Voilà Maurecourt, c'est beau, n'est-ce pas ? C'est votre village, cela, demain. Voilà, c'est un grand projet de l'Etat.

(Sifflets et hurlements).

Là, on arrive dans le Petit Val. C'est un des lieux les plus beaux de Maurecourt. Là aussi, j'ai de l'urticaire. J'entends M. SCHELLIER, conseiller général du Val d'Oise, président du conseil général, qui dit la main sur le cœur que l'on ne touchera jamais au Vexin. A Maurecourt, on n'est pas dans le Vexin ?!!! On y est. Pourquoi doit-on être traité comme les autres ?

POLLUTION.

On voit l'indice « atmo ». Vous mettez votre radio le matin et on vous dit que l'air est sain, il n'est pas sain, etc. Là, je vais me répéter, c'est la règle du jeu. Chez vous, si vous habitez à proximité de l'autoroute, l'air ne sera jamais sain pour vous. C'est une certitude.

LES OBJECTIFS DE QUALITE.

Pour l'air, il y a des objectifs de qualité, des valeurs limites et des seuils d'alerte.

Je passe régulièrement cette diapo pour vous dire attention, ce qu'il faut viser, ce sont des objectifs de qualité. Quand on vous dit que les seuils limites sont atteints, cela veut dire que l'air est déjà très vicié et très altéré.

Ici, que voit-on ? On voit l'autoroute A1, Saint-Denis, sur une période d'une journée qui est représentée par le rectangle et Gennevilliers en dessous qui est en secteur urbain, qui est un secteur assez pollué, que l'on a pris exprès en exemple. On voit une concentration de polluants, de NO particulièrement, 1 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, l'autoroute A1 à Saint-Denis, à Gennevilliers : 700. C'est pour vous montrer le facteur d'échelle, ce qui signifie que, plus vous êtes à côté d'une route à grande circulation, plus effectivement vous ramassez de pollution. C'est une réalité.

Ensuite, dans le bas de la courbe, vous voyez des PM10 : 150 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Les PM10 sont des particules, ce que l'on appelle des suies et ainsi de suite mais il faut savoir qu'à 60, 70 % elles sont constituées de PM2,5, donc, de particules beaucoup plus fines qui rentrent par les voies respiratoires supérieures et descendent dans le poumon profond. Là, cela génère un certain nombre de pathologies. Je crois que l'on a fait tout un descriptif dans le bulletin municipal, je ne vais pas revenir là-dessus.

Là aussi, quelque chose d'intéressant : pollution hivernale. En effet, on voit qu'il y a vraiment des difficultés de dissipation durant certaines journées. Quand on vous dit que, demain, cela ne sera plus pollué et ainsi de suite, ce n'est pas forcément vrai puisque cela dépend énormément des phénomènes météorologiques.

Là, on voit le dioxyde d'azote, le NO₂. Quand votre voiture roule, elle émet des gaz d'échappement, c'est principalement du monoxyde d'azote, quand le monoxyde d'azote sort, au contact de l'oxygène, il s'oxyde et cela donne du NO₂.

Un objectif de qualité est défini pour ce polluant qui est de 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Là, de quoi s'aperçoit-on ? Que l'on soit sur les stations de fond ou sur les stations urbaines, premier trait violet en bas de l'histogramme à gauche, on voit qu'il y a 40 μg et que l'on soit en urbain ou en trafic, la valeur n'est jamais atteinte. Cela veut dire qu'aujourd'hui on ne sait pas atteindre cette valeur en secteur urbain, a fortiori sur l'autoroute. Quand on est en secteur trafic, on voit que, systématiquement, la valeur limite est franchie.

Les PM10, je vous l'ai rappelé, c'est quelque chose de très important pour les maladies. Là, on s'aperçoit que la valeur limite quand on est sur les stations de trafic, c'est-à-dire celles qui sont proches du trafic autoroutier, je me répète pour que vous compreniez bien, c'est toujours à la valeur limite. Il n'y a pas de problème, cela ne bouge pas.

L'objectif qualité est plus bas et il est à peine atteint en secteur urbain.

L'objectif qualité pour les PM10 a été donné par la commission européenne pour 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. On va voir un petit peu ce que cela donne.

Il faut savoir pour les PM2,5 que l'objectif donné par les scientifiques, je crois que cette affaire a été discutée dans le cadre des directives Reach qui ont été prises, il est entre 12 et 25 μg , mais ils insistent pour que l'on aille vers 12 μg au niveau des PM2,5. J'ai reçu une lettre d'un professeur de l'INSERM sur ce sujet qui avait débattu dans cette affaire.

Pour des raisons de santé publique, Environnement and health, qui est une agence de l'Europe qui est chargée de ce genre de choses, recommande effectivement que les PM2,5 soient fixés à 15.

Quand vous avez un objectif qualité de 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, vous faites une bête règle de 3, 60 %, 0,6, vous êtes à 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en PM2,5, mais 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ce n'est pas 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ et 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, quand vous le ramenez aux échelles de décès qu'ils ont données, je ne veux pas dire de bêtises, mais je crois que c'est de l'ordre de 15 % de décès en moins.

Vous voyez que toutes ces choses-là sont quand même des choses très importantes et on ne peut pas jouer avec cela ainsi.

L'OZONE.

C'est un petit peu plus compliqué. L'ozone se compose par procédé photochimique avec des polluants qui sont émis dans l'atmosphère, entre autres avec le dioxyde d'azote. C'est pour cette raison qu'en ville on en trouve beaucoup moins et qu'à la campagne on en trouve beaucoup plus.

Quand les journées sont très ensoleillées, on a des pics importants. C'est ce que l'on voit au bout du graphique en 2003 où il y a eu la canicule, vous vous rappelez, beaucoup de décès, etc. Là, comme il y a eu beaucoup de journées ensoleillées, il y a eu beaucoup d'ozone de constituée. Vous vous rappelez tous du résultat de cette canicule, il y a eu des milliers de morts, ils nous ont pris d'ailleurs notre lundi de Pentecôte, mais vous pouvez remarquer que l'on a gardé l'ozone.

Là, ce sont tous les articles que l'on a passés dans le journal et qui concerne tout ce que la presse médicale a publié. Il y a des journaux américains, etc. Tous ces journaux parlent des pathologies et des risques qu'il y a à habiter à proximité d'une infrastructure autoroutière.

J'ai vu encore un récent article qui parlait des gares-routières, une étude qui a été faite en Angleterre, qui disait que, là aussi, il y avait beaucoup plus de chance d'attraper des pathologies. C'est important car je crois que c'est à Herblay qu'ils veulent faire un péage derrière les maisons. Il faut que les gens d'Herblay regardent cela vraiment de très près.

LA DISPERSION DES POLLUANTS.

Quelles sont les pollutions qui vont nous intéresser en premier lieu ?

On va travailler sur les pollutions locales puisque cette autoroute est à l'échelle locale.

Pollutions locales, on les voit, ce sont les autos, les immeubles, les usines qui rejettent des cheminées. On vit là-dedans. Il faut savoir aussi que l'on a besoin d'activité, c'est le propre de l'homme, il génère de l'activité et avec cela il génère de la pollution, mais il ne faut pas qu'il génère les ennuis qui vont avec.

Comment se passe la dispersion des polluants ?

Il y a des journées où cela ne se disperse pas du tout. Si vous avez une journée très froide en hiver, le sol est très froid, donc, le vent va balayer le sol, il va se refroidir et le gradient de température ne va pas être homogène avec ce que l'on rencontre régulièrement et, à un moment, l'air va être plus chaud que l'air froid qui monte, et que se passe-t-il ? Cela fait un effet couvercle et tout l'air pollué est coincé en dessous de ce couvercle. Là, on voit que les indicateurs de pollution continuent de monter. C'est le type de journées qui sont dangereuses.

A savoir si, en 2020, on aura des journées froides, pas froides, chaudes ou pas chaudes, vous regardez la météo, à 8 jours, des fois, elle a des surprises, alors en 2020, je n'ose pas imaginer pour faire des prospectives sur la pollution.

Ensuite, l'Hautil, qui est une très belle colline, il faut savoir qu'elle est ventilée par des vents de sud-ouest principalement sur son versant et Andrésy est derrière ce versant sud-ouest ; cela veut dire qu'Andrésy est sur une zone de ce que l'on appelle les rabattants. C'est un truc que les pilotes de vol à voile connaissent bien, vous êtes en planeur, vous vous mettez au vent de la colline, vous allez monter puisque le vent vous monte, si vous allez derrière la colline, on appelle cela se faire descendre car l'air ne monte pas et tend à stagner au pied de la colline. A Andrésy plus particulièrement, il y a une zone de rabattants. Ce n'est pas énorme comme en Isère ou ailleurs, mais aérologiquement cela existe.

J'ai mis cette diapo, j'en reparlerai tout à l'heure, ce sont les vents dominants. Un jour, je vous avais dit, ici, je crois, que les vents dominants étaient nord-ouest, mais je vous ai dit une ânerie, je le reconnais ; les vents dominants sont sud-ouest. C'est la grosse flèche rouge. En hiver ou même par journée de beau temps, quand on a des gros anticyclones, ils sont plus particulièrement nord-est. C'est bon à savoir.

Par contre, sur cette diapositive, on note que la force des vents dans le secteur n'est pas très importante. Vous n'êtes pas en Bretagne, vous n'êtes pas en bord de mer. Les vents vont jusqu'à 7 noeuds, c'est la zone bleue, ce sont des vents faibles. Pour la dispersion des polluants, ce n'est pas très favorable. Ils montent ensuite dans la zone blanche 15 noeuds, c'est un peu mieux, mais ce n'est pas Byzance quand même et ils sont rarement forts dans la zone rouge.

Ce que j'ai voulu montrer sur cette diapo, c'est Cergy-Pontoise, Gennevilliers, les capteurs. Vous avez des capteurs qui sont situés plus en retrait des emprises routières, à 1,5 km par exemple de l'emprise routière de la nationale 14 pour celui de Cergy, et un capteur qui est situé à plusieurs centaines de mètres de l'emprise côté Gennevilliers. On voit que, plus on est près des emprises, plus on mesure des polluants.

Ce jour-là, on nous dit que les polluants se dispersent bien dans le secteur. Je ne remets pas en cause ce qui est dit, que ce soit clair, mais je remarque que ce jour-là, qui n'était visiblement pas une journée ordinaire, on avait autant de pollution à Cergy qu'à Gennevilliers. Je ne sais pas l'expliquer, pourtant ce sont les diagrammes que l'on a sortis sur le site Air-Parif.

La dispersion des polluants toujours, c'est quelque chose qui me préoccupe puisque c'est votre santé et qu'en tant qu' élu, Gérald l'a rappelé tout à l'heure, la première de nos préoccupations est de faire que ce village bien sûr soit vivable et, sur un sujet pareil, que l'on soit garant de votre santé et, si l'on n'y arrive pas, au moins que l'on vous dise ce qui se passe.

On a repris des études diverses, Pays-Bas, Pologne, Canada, Suède, cela nous a été fourni par une agence d'état. Là, effectivement, pour ce qui est gazeux, NO₂, il faut séparer ce qui est particule de ce qui est gazeux, ce n'est pas du tout la même chose. Pour ce qui est gazeux, principalement dioxyde d'azote puisque c'est le principal polluant émis, il y a une décroissance non linéaire et je dirais que ce polluant se dilue dans l'atmosphère à peu près sur une zone de 300 m. Il y a des maisons à Maurecourt qui ne sont pas à 300 m du tracé. A Eragny, c'est une catastrophe. Je le répète pour les gens d'Eragny car c'est vraiment une catastrophe. Je ne comprends pas que l'on ne puisse pas s'insurger sur une affaire pareille. Vous n'êtes pas assez. Il faut vraiment que la population comprenne, d'autant qu'à Eragny, j'ai reçu des mails récemment, et on m'a informé que des constructions ont été réalisées à côté de la cheminée d'aération.

M. JEUFFRAULT, Eragny :

Actuellement, il y a un immeuble qui se construit à 50 m de la future autoroute. C'est inimaginable.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Je suis de tout coeur avec vous, n'hésitez pas. C'est ce qui met les gens dans une colère noire. C'est vrai que de telles choses, je n'accepte pas.

M. CHRISTIAN BAUFOR, Maurecourtois :

Ce serait peut-être une solution pour aller voir tous ces chantiers, occuper les chantiers, etc., pour montrer notre mécontentement. Allons voir ces chantiers.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Pour les fumées noires, c'est principalement tout ce qui est particulaire PM10, donc, tout ce que je dirais, qui a encore un certain poids et qui fait que, par gravité, cela va redescendre au sol. Ces fumées noires, là aussi, on voit une décroissance non linéaire avec un niveau de fond atteint à 300 m environ.

Les PM fines, ces fameuses particules de 2,5 microns, posent problèmes puisque c'est un aérosol et cela veut dire que la gravité de ces particules est tellement faible qu'elles ne redescendront pas au sol, elles restent dans l'atmosphère.

Je crois avoir vu un document, c'est pareil, vous me reprendrez si je dis des bêtises, où elles peuvent rester 40 à 50 heures environ avant qu'elles ne s'en aillent. Par contre, si l'on a un vent, une tendance ventée, effectivement, comme c'est très léger, cela va aller plus loin.

Il faudrait que tous les gens de la région parisienne comprennent que si c'est émis à un endroit, avec un peu de vent, les gens peuvent se les ramasser beaucoup plus loin.

Vous avez vérifié dans les petites courbes que j'ai montrées tout à l'heure que plus il y a de circulation, plus il y a de pollution ; plus il y a de pollution, plus il y a de particules.

Aujourd'hui, dans le secteur, on a deux axes majeurs A15 et RN184. La RN184 fait à peu près 57 000 véhicules sur le pont de Conflans. Si effectivement l'A104 est construite, ce sont 100 000 ou 102 000 véhicules supplémentaires qui vont venir s'ajouter ; on va arriver à une circulation automobile dans le secteur Eragny, Conflans, etc. qui sera à peu près 150 000 véhicules, quelque chose au niveau pollution qui ne sera pas négligeable.

Sur cette diapo, ce sont des relevés qui ont été faits à la demande DREIF auprès de la RN184. Là, on vérifie ce que je viens de vous dire. Il y a des petits triangles rouges.

Dans le premier triangle rouge, celui du haut, on est entre 60 et 55 µg/m³ pour le NO₂, ce qui est au-dessus de l'objectif de qualité de 40 µg.

Ensuite, sur le deuxième triangle, on doit être entre 55 et 50 et entre 45 et 40, donc, on voit bien cette décroissance sur une zone de 300 m.

Les campagnes de mesures ont été réalisées à deux périodes de l'année, fin juin à mi-juillet ; mi-juillet, il n'y a pas beaucoup de circulation, pas mal de gens sont en vacances. Si l'on veut faire des mesures estivales, il faut les faire en été, je ne vais pas qualifier la DREIF de mauvais esprit. Il est clair que fin juin, mi-juillet, il y a eu un temps qui favorisait la réduction des pollutions puisque le temps était doux et humide.

L'autre, c'est sur la période novembre-décembre, temps couvert et pluie, c'est pareil, s'il y a du temps couvert et de la pluie surtout, effectivement, les polluants ont tendance à redescendre au sol.

LE TRAFIC SUR LA RN184.

On a relevé quelques petites boulettes dans le document de la DREIF. On ne se refait pas, quand on voit une boulette chez les autres, on est content de la montrer et, en montrant cette boulette, on en a fait une belle dans notre bulletin. Ce soir, on s'excuse auprès de la DREIF, mais n'empêche que l'écart de chiffres fournis entre les documents de la DREIF, municipalité, étude et déplacement, et la plaquette qui a été distribuée à la population, on note un écart, c'est clair, entre ces pages-là et la petite plaquette de cinq pages qui a été distribuée.

Voilà tout ce que l'on pouvait dire là-dessus.

M. JOUATTE ne sera pas là ce soir, mais je tiens à dire deux mots pour lui puisqu'il a beaucoup travaillé sur ces affaires de trafic et de comptage sur la RN184. Il apportera une contribution au débat public, ce qui est très bien pour la ville de Maurecourt.

Avant de passer à la diapo suivante, on va faire une petite pause et faire un peu de calcul.

Sur la plaquette de la DREIF, je trouve que la circulation sur l'autoroute A15 est, à échéance 2020, 180 000 véhicules par jour. Je ne sais pas sur l'A15 s'il y a 6 voies ou 8 voies. Je vais prendre un exemple de 8 voies. Si je divise 180 000 par 8, j'arrive normalement à 22 000 véhicules à peu près. Je crois que je dois être dans la vérité quand je dis 8. 22 000 véhicules. Si je regarde la RN184, il y a 4 voies, 4 fois 22, 88, 88 000 véhicules. Je vois que l'objectif de saturation de la RN184 est de 78 200 véhicules à échéance 2020. Là, je dois dire que je ne comprends pas bien. Je ne comprends pas bien à la limite pourquoi on va faire l'autoroute alors qu'à l'échéance 2020 on a l'impression d'être dans les clous.

On n'est pas dans les clous pourquoi ? On n'est pas dans les clous car il y a un certain nombre d'obstacles qui obstruent la circulation sur cette voie. J'ai listé les obstacles, je ne vais pas tous vous les donner, mais il y en a un qui est magnifique, c'est la RN184 qui arrive à Saint-Germain sur la route nationale 13 car on a oublié de faire l'échangeur avec l'A14. Là, on peut parler d'une grosse bavure, mais je sais que la DREIF n'y est pour rien. Ensuite, il y a un certain nombre de carrefours. Quand on va vers Saint-Germain, quand vous les regardez, ils sont très mal aménagés puisque la route n'est pas aménagée à ce jour. On va le voir tout de suite après. Quand on traverse Eragny, si vous avez le temps, comptez les feux, je crois qu'il y en a 7 ou 8. Là, on ne s'étonne pas que cela ne passe pas du tout.

Voilà Eragny. La RN184 est saturée, cela ne roule pas, c'est ce que l'on nous dit. Regardez les feux, il y en a. Certes, entre Conflans et Eragny, on compte 7 ou 8 feux tricolores. Effectivement, cette voie doit absolument être reprise pour fluidifier la circulation et protéger les riverains avec des passages couverts. Les riverains sont très mal protégés sur la RN184.

Avant de lancer un projet aussi structurant que l'autoroute A104, si vraiment ce qui nous soucie est la saturation de la RN184, on commence déjà par essayer d'arranger les choses et après on voit ce que cela donne quand la circulation est fluidifiée.

Là, on regarde la RN184 côté forêt, on s'aperçoit qu'il y a une valse d'une file, deux files qui génère de nombreux pincements et qui ralentit la circulation. Des carrefours trop nombreux et bien sûr le débouché inqualifiable dans Saint-Germain-en-Laye pour rejoindre la nationale 13. Là, je pose la question de à quand l'échangeur avec l'A14 car, pour l'instant, je n'en entends pas beaucoup parler. Là, on n'est pas étonné non plus que cela ne fonctionne pas. Je crois que la DREIF ne me démentira pas là-dessus.

La ville nouvelle, le Val d'Oise et l'A104.

C'est une histoire d'amour, c'est fantastique. Pourquoi ces gens-là veulent absolument l'A104 ? Qui veut clairement l'A104 ? J'aimerais bien le savoir. Des élus me disent qu'ils n'en veulent pas : « *Je suis maire, je n'en veux pas* ». Ils sont Vice-présidents au SAN, ils en veulent. J'aimerais comprendre. Il faut arrêter de prendre les gens pour des imbéciles, ce serait la moindre des choses.

Au schéma directeur de la ville nouvelle, il a été composé au niveau de 16 communes, et là aussi j'aimerais bien entendre chacun des maires pour voir réellement ce qu'ils veulent. Cela m'intéresse.

Que constate-t-on sur la ville nouvelle ?

Entre 1999 et 2001, le sol naturel de l'agglomération nouvelle, pourtant encore très important, ne suffit plus à compenser le départ d'habitants. C'est ce qui est écrit dans le PLU de Jouy-le-Moutier. Allez-y, c'est une bonne lecture.

Ce phénomène nouveau implique de s'intéresser désormais à la capacité de l'agglomération à d'une part absorber sa croissance endogène, c'est-à-dire loger les jeunes générations

issues de la décohabitation, offrir un cursus résidentiel réel aux habitants, et d'autre part accroître son attractivité vis-à-vis des populations exogènes, normalement celles ayant un emploi à Cergy-Pontoise.

Cela veut dire que la ville se renouvelle démographiquement par sa croissance dite naturelle, mais elle a du mal à attirer les gens pour venir vivre à Cergy.

La question, si Cergy n'arrive pas à générer un sol migratoire nécessaire au bon rééquilibrage de sa population, n'est-ce pas parce que le schéma de développement qu'elle a mis en oeuvre n'attire pas les populations des années 2000 ?

On va le voir. Quand ils nous parlent des camions, c'est l'offre et la demande. Quand ils nous parlent de notre ville, c'est bizarre, cela ne fonctionne pas ainsi.

Là, on regarde les activités sur Cergy-Pontoise. Cela devient très intéressant. Si j'ai ces éléments, je dois reconnaître que c'est grâce à la commission de débat public puisque, avant, on ne les avait pas.

On s'aperçoit que la logistique, les camions, prend une part de plus en plus importante à Cergy. Cergy est un pôle d'emploi important, mais néanmoins on voit que son taux d'emploi chute entre 1999 et 2004 pour atteindre -0,48 %.

Le tissu économique est diversifié. Je relis texto ce que j'ai vu.

Industriel : 14,8.

Service aux entreprises qualifiées : 10,6.

Des activités diverses.

Par contre, on voit, et c'est déterminant dans cette affaire, que territoire concentre en 2003 entre 30 et 45 % des emplois liés à la logistique dans le secteur d'étude de l'A104. Alors là, on commence à comprendre. On se dit que certains ont intérêt à avoir l'A104. Ils font des petits journaux, voyez la Chambre de Commerce : « on veut l'A104 ». Ces gens-là décident pour vous. Il faut le savoir. Eux, ils vont gagner de l'argent. Vous, vous gagnerez la pollution.

DANS LA SALLE : Et ils vivent ailleurs !

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Et ils vivent ailleurs, évidemment, bien entendu.

Les locaux de stockage sont passés de 195 487 m² entre 1990 et 1994 à 250 932 m² entre 2002 et 2004, soit un tiers de ce type de construction à l'échelle de la zone d'étude de l'A104. C'est absolument colossal. On comprend au niveau activité pourquoi ils réclament cette autoroute d'une façon si forte au niveau des élus car j'ai compris que tous les riverains n'étaient pas d'accord.

Voilà ce que l'on peut dire sur ce sujet.

En haut, on voit que l'autoroute sera une voie structurante. Vous voyez ici les zones industrielles qui sont sur la droite du tracé et là il y a des zones qui sont, je pense, attachées à la logistique, puis tout un tas d'espaces aménageables qui pourront être urbanisés grâce à cet axe structurant. Je crois que la problématique de Cergy est là. Est-ce la problématique des habitants de Cergy ou une problématique qui, à terme, est fiscale car les recettes de la ville vont chuter s'ils ont moins de taxe professionnelle et moins de taxe d'habitation ? Ce sont des problématiques à opposer. A un moment, quand on est élu, il faut être responsable et aussi savoir faire des choix.

Une autoroute pour soulager la RN184, c'est le foin que l'on vous sert, c'est assez clair. L'A104, N1, C1, S1, tracé rouge, c'est avant tout sur la partie N1 une voie structurante au service du schéma directeur de la ville nouvelle destinée à desservir et poursuivre le

développement des activités de fret ou industrielles autres par ailleurs ; c'est assez clair, c'est la tendance. En plus, au niveau de la France, depuis que l'Autriche et la Suisse interdisent les passages des camions, il y a beaucoup plus de frets qui passent en France sur un axe nord-sud. C'est dit je crois dans un document de l'IFEN (Institut Français de l'Environnement).

Reconquérir une population aisée qui tend à refuser l'habitant en ville nouvelle. On voit aussi que c'est un de leurs objectifs.

Ensuite, boucler le boulevard de l'Oise, je peux vous assurer aussi que c'est un de leurs objectifs.

Tout cela, bien sûr, c'est merveilleux si l'on n'y met pas un sou. Si l'Etat paye cette infrastructure, c'est Byzance, surtout que cela me ferait quand même mal de la payer. Soit elle sera payée par du péage. Si vraiment elle est payée par du péage, on aura traduit que les marchands ont gagné sur les populations.

Discrimination au niveau de ce débat.

Dans le débat, non. Dans la présentation des études, oui, on va le voir.

Débat techniquement faussé, oui, pour le tracé N2,S2. Incohérence, on va le voir à la fin, c'est un vrai régal.

Ce projet, pour moi, n'est pas le reflet d'un travail technique abouti à destination de la population, c'est un vague compromis répondant aux errements d'élus qui ont oublié que leur premier devoir est de servir et non de fantasmer sur des problèmes qui les dépassent, entre autres celui de l'emploi.

Là, on regarde l'élimination du tracé avant même que le débat public ait commencé, c'est le tracé N2, S2. Que voit-on ? On voit un tunnel de 6,5 km de long en plaine pour protéger des arbres. Avez-vous déjà vu un tunnel en plaine ? C'est rare. Pour protéger des populations, on comprendrait. Pour protéger des arbres, cela n'existe pas. Là, il y en a un.

Ensuite, ce tunnel débouche à deux extrémités et on s'aperçoit qu'il va servir d'accumulateur pour les polluants et les polluants vont sortir aux deux extrémités, soit à Achères, soit à Poissy. C'est très bien, on fait monter l'indice de pollution, l'IPP est mauvais ; on arrive à construire une autoroute qui a coûté cher car il y a 6,5 km de tunnel et qui, au niveau pollution, est défavorable à la population. Belle manipulation !

On remarque aussi que le tracé N2, S2, qui horrifie un peu nos amis d'Achères, quelque part, est proche des habitations. Pourquoi l'a-t-on mis là et pas plus loin ? C'est aussi une question que je me pose. Ce soir, je ne trancherai pas, ni N2, S2, ni rouge, ni vert, ni quoi que ce soit. Par contre, je tiens absolument à ce que l'on fasse le tour de la question.

Je tiens à montrer que l'on a fait un tunnel de 6,5 km de long sous la forêt de Saint-Germain et, aux Charvaux, on passe en tranchée semi-couverte. Cela dénote quand même d'un certain état d'esprit.

(Applaudissements et sifflets).

Discrimination, en haut à droite, Maurecourt, la ligne Maginot, le mur de Berlin, ce que vous voulez, en bas, à droite, Mareil où l'on passe sous l'Oise. Que leur a-t-on fait ? On ne leur a rien fait à ces gens-là. Il est clair qu'ils n'ont pas envie de faire le tracé nord-ouest, alors on peut faire du décorum. Là où l'on doit le faire, payer ou pas payer, on se soucie beaucoup moins de l'intégration dans le paysage et surtout de la santé des populations.

(Applaudissements).

Là, c'est l'incohérence. Je vais avoir du mal. Je vais vous demander de m'aider. J'ai regardé et j'ai dit, à Eragny, le tracé passe en pleine zone urbanisée. On l'avait tous remarqué. Je me suis dit que l'on était dans une période de patriotisme économique. Il y a plein de mots comme cela en ce moment, on se dit, cela y est, les décideurs, comme d'habitude, vont sacrifier des soldats pour l'économie de la France. C'est quelque chose de magnifique. Tant pis pour vous qui habitez à côté, c'est ainsi. On se dit qu'il y a des sacrifiés au nord, mais pour desservir des zones industrielles.

On se demande ce qui va se passer au sud ? On va faire un tour au sud. Je regarde. Quand je regarde la plate-forme multimodale, les usines Peugeot, tout cela, je ne comprends pas, c'est de l'autre côté de la Seine. Il y a quand même un truc. Là, je vois que l'on sacrifie les populations pour aller sur un tracé N1, C1, S1 qui va aboutir à traverser Maurecourt, Andrésy, Chanteloup, un bout de Carrières. Les camions vont prendre la départementale 22 que l'on ne voit pas sur ces photos, car il faudra bien qu'ils aillent sur la plate-forme multimodale, vers les usines Peugeot. Donc, ils traversent tout ce secteur urbanisé pour retraverser la Seine et revenir en arrière vers la plate-forme multimodale et vers les usines Peugeot. Un pont doit être fait entre Carrières et Achères et sera financé par le conseil général. Il y aura forcément une voie prévue au Département, doublement de la voie départementale devant Achères, pour faire passer tout le fret pour remonter vers la plate-forme multimodale, comme si cela n'avait pas été plus simple d'y aller directement par le nord.

Comment voulez-vous comprendre cela ? Comment ne voulez-vous pas être dans une colère noire quand vous voyez de telles incohérences ? Je ne dis pas qu'il faut un tracé plus que l'autre, que ce soit bien clair entre nous ce soir, mais je dis que, quand on présente un projet, il faut avoir un minimum de cohérence, sinon on a franchement l'impression que l'on nous prend pour des..., et vous avez compris la suite.

(Applaudissements).

Il faut terminer avec la cerise sur le gâteau. On a vu une magnifique rose des vents, direction des vents, sud-ouest, cela veut dire qu'avec ce schéma-là, les gens d'Achères vont se ramasser toute la pollution.

Cela suscite pas mal de questionnements. Je me demande quels sont ceux demain qui subiront et qui, pour partie, périront plus tôt à cause des méfaits de la pollution atmosphérique car c'est ce que l'on vérifie. Ces gens-là sont des anonymes qui n'appartiennent à aucune organisation politique, patronale. Je le dis clairement ce soir car, avec le lobbying que fait la Chambre de Commerce, c'est absolument incroyable que des élus acceptent de jouer la santé de la population contre le profit de certaines entreprises qui n'en dégagent pas autant qu'elles veulent bien le dire. C'est inacceptable.

(Vifs applaudissements).

Vous là-dedans, qu'êtes-vous ? Qui vous informe réellement de ces enjeux ? Qui vous a dit que cela allait être cela ? Personne. Vous n'avez trouvé nulle part que l'on allait favoriser l'emploi à Cergy et ainsi de suite en passant les autoroutes en zone urbanisée. Là, il y a un déficit d'information que je déplore.

Beaucoup de citoyens aujourd'hui ne sont pas informés réellement des impacts de la pollution atmosphérique. Bien sûr, tous ces gens que l'on n'a pas informés, demain, on va leur demander de se déterminer pour un tracé. Que vont dire ces gens-là ? On va leur faire jouer à la guéguerre. On va leur dire RN184 contre A104. Ce sera le référendum que l'on fera dans certains coins. C'est aussi quelque chose que je n'accepte pas car on ne dit pas la vérité.

Qui sont tous ces gens devant lesquels on va faire passer des objectifs économiques ? Ce sont tous les anonymes, ce sont vos enfants, les plus grands, les plus petits et, là-dedans, on sait qu'à terme certains partiront plus tôt car ils auront été altérés par les méfaits de la pollution. On a compris que, quand on faisait un tunnel de 6,5 km, ils ne valent pas grand chose, ils ne valent même pas un arbre. Quand on entend M. SCELLIER, la main sur le coeur, qui nous dit qu'il faut protéger le Vexin, on comprend aussi qu'ils ne valent pas une betterave. Franchement, cela me rend triste.

(Vifs applaudissements et hurlements).

Ce soir, la ville de Maurecourt a fait la synthèse de ses doléances. Elle vous a livré ses analyses. On va continuer à travailler. Je pense que l'on réorganisera peut-être une réunion publique, mais entre nous bien sûr. Je vous invite quand même à venir à mairie, à nous donner vos coordonnées, à les écrire sur un papier. Il faut que l'on sorte de ce mauvais pas. N'ayez pas l'impression que ce que je vous ai raconté ce soir changera quelque chose, si vous ne vous mobilisez pas, cela ne changera rigoureusement rien. Rejoignez le Copra 184, adhérez massivement, allez dans les réunions et je pense que nous arriverons à nous sortir de ce mauvais pas.

Je vous souhaite à tous une très bonne soirée. Merci.

(Applaudissements).

DANS LA SALLE :

NON A L'A104 DANS NOS PAVILLONS ET NOS IMMEUBLES.

OUI A L'A104 DANS LES CHAMPS DE BETTERAVES ET LES CHAMPS DE PATATES.

NON AU SACCAGE DANS NOTRE REGION.

OUI TROIS PREMIERS MINISTRES ONT DEJA TRANCHE.

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

Merci infiniment, Monsieur Joël TISSIER, pour cet exposé très complet et qui ouvre bien entendu des tas de questions dont nous allons parler maintenant. Essayez de vous procurer un micro, on va peut-être encore avoir besoin de vous tout à l'heure.

Premier point, vous dites en conclusion que les simples citoyens n'ont le moyen de s'exprimer par rapport à la pression des puissants. Le débat public, c'est précisément pour cela qu'il est fait, pour que tout le monde puisse s'exprimer.

Je peux vous garantir tout ce qui va être fait maintenant, tout ce qui va être enregistré, tout ce qu'a dit M. Joël TISSIER et ce que vous allez dire aussi va peser dans le rapport final que je vais faire. Je vous le garantis, vous aurez l'expression que méritent les arguments que vous développez.

Mme NICOLAS, conseillère municipale de Maurecourt :

Cela va peser combien ?

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

Cela va peser par la qualité des arguments que l'on mettra en valeur. J'ai bien compris un certain nombre de choses de cet exposé. Au premier rang, il y a effectivement des questions très locales que j'ai bien comprises. Sur les difficultés de voirie que poserait ce projet, sur les problèmes de pollution, un argumentaire va être complété, étayé et on va en discuter.

MME NICOLAS, CONSEILLERE MUNICIPALE DE MAURECOURT :

Sur la santé.

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

Et sur la santé, j'ai compris que c'était votre préoccupation majeure et je la partage totalement.

Maintenant, je voudrais que l'on discute car M. Joël TISSIER a vraiment élargi le débat.

Je vois une première question. Véritablement, cette autoroute, peut-on s'en passer ?

DANS LA SALLE : OUI !

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

Autrement dit, la question, faut-il qu'elle soit en zone dense ou dans les champs de betteraves, est-ce une vraie question, tout compte fait, ne peut-on pas s'en passer ?

Sur la première question, peut-on s'en passer, cela pose la question des besoins de déplacement pour commencer.

MME NICOLAS, CONSEILLERE MUNICIPALE DE MAURECOURT :

Par la voie fluviale.

DANS LA SALLE : En avion !

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

Nous allons en parler tout de suite si vous voulez bien.

Ensuite la deuxième question que je poserai, à supposer que l'augmentation du trafic routier soit de toute façon inévitable, alors ce que dit M. Joël TISSIER, est-ce que des améliorations de la 184 et notamment peut-être des protections des populations car ces gens-là aussi respirent comme vous, et le problème des émissions de la 184 est un vrai problème aussi.

L'amélioration de la 184 permet d'arriver à quelque chose de convenable à la fois du point de vue de la fluidité du trafic et du point de vue de la protection des populations.

Voilà les deux questions que je voudrais que l'on regarde pour commencer.

Je vous propose d'entendre tout de suite Mme Christine GUIDECOQ qui représente les Verts ici ce soir.

(Applaudissements).

MME GUIDECOQ, REPRESENTANT LES VERTS ILE DE FRANCE :

Je prends la parole, aujourd'hui, au nom des Verts des Yvelines, du Val d'Oise et plus généralement de la région Ile-de-France et cela pour exprimer à l'occasion de ce débat public le message suivant.

Nous sommes totalement opposés à toute construction d'autoroute supplémentaire en Ile-de-France et, donc, au prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Orgeval, c'est-à-dire ni en zone urbaine, ni dans les champs de betteraves.

(Applaudissements).

Nous réfutons toute argumentation posant comme principe l'augmentation inéluctable du trafic routier. M. l'adjoint au Maire l'a précisé tout à l'heure, il y a des pays qui ont fait le choix courageux de développer d'autres modes de transport et de limiter le transport routier, comme l'Autriche et la Suisse. Ce serait en totale contradiction avec les engagements pris par le pays quand il a adopté sa charte de l'environnement et par la région d'Ile-de-France qui s'est déclarée écorégion notamment en matière de santé publique, de sécurité, de respect de l'environnement et de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

La part transport représente près d'un tiers du total des émissions de gaz à effet de serre.

Une véritable politique d'avenir pour les transports et l'aménagement du territoire doit tenir compte des enjeux sociaux et environnementaux de demain et, donc, forcément, viser une diminution drastique de la circulation routière en général et en particulier celle des camions et des poids lourds.

(Applaudissements).

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

Sur le plan local, les actions prioritaires sont d'aménager la route nationale 184, cela a été très bien montré par M. l'adjoint au Maire, dans une optique de trafic en diminution de manière à supprimer les nuisances et améliorer la sécurité pour les riverains. Les 2 Md€ que l'on nous propose dans le projet pourraient déjà être dépensés pour fermer les autoroutes, pour protéger les riverains.

Dans les autres actions prioritaires, nous souhaiterions parler de l'augmentation de l'offre et de la diversité des transports collectifs, les trains et les bus, et diminuer les tarifs d'accès avec la gratuité pour les chômeurs.

Favoriser les modes de circulation douce, vélo et marche à pied pour les trajets de proximité et pour les trajets permettant de drainer les habitants vers les gares, pistes cyclables, parkings à vélos sécurisés.

Enfin, développer pour les marchandises l'intermodalité, rail, voie d'eau, route.

Face aux justifications avancées par la direction régionale de l'équipement pour construire le prolongement de l'autoroute, nous objecterons brièvement que :

1. Ce n'est certainement pas en ajoutant de nouvelles autoroutes que l'on diminuera le trafic local, bien au contraire. L'A104 ne servirait donc qu'à générer de nouvelles nuisances sans résoudre les problèmes actuels, en particulier ceux de la nationale 184.
2. Répondre aux besoins de déplacement dans la couronne parisienne, c'est d'abord améliorer le réseau de transport en commun.

(Applaudissements).

Par exemple, en réhabilitant la grande ceinture ferroviaire. A quand un débat public sur les réseaux ferrés, sur les bus ?

3. Diminuer le risque moyen d'accident individuel. C'est comme on nous l'a dit, on a donné une diminution dans le rapport du risque moyen d'accident individuel. Cela ne fait pas décroître le nombre d'accidents au total quand on encourage par ailleurs une forte augmentation du trafic global, d'autant plus si celui-ci est essentiellement composé de poids lourds. Il y aura, donc, plus d'accidents.

4. Seuls le ferroutage, le fret ferroviaire et le transport fluvial pourront satisfaire les intérêts économiques de la région dans un contexte de forte augmentation des prix des énergies fossiles, ce qui est d'actualité en ce moment.

(Applaudissements).

Ce que l'on constatera donc, si l'autoroute est réalisée, c'est bien la confiscation par la route du budget transport au détriment des véritables priorités, des encombrements supplémentaires, une intensification inadmissible du trafic poids lourd, des nouvelles nuisances sonores, des pollutions supplémentaires portant des atteintes graves à la santé publique et enfin un accroissement irresponsable des émissions de gaz à effet de serre.

Nous invitons donc tous les franciliens à s'opposer avec nous au prolongement de l'A104 quel qu'en soit le tracé.

Merci de votre attention.

(Applaudissements).

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

Merci beaucoup. Ce serait en effet une bonne idée d'organiser un débat public sur le transport ferroviaire, mais ce n'est pas moi qui pourrais l'animer, étant donné mes anciennes fonctions, je serais suspect de partialité.

Venons maintenant au fond des choses. Dans vos propositions, il y a deux composantes, tout d'abord un aménagement du territoire différent qui limiterait les besoins de transport et ensuite ces besoins de déplacement étant ce qu'ils sont trouver d'autres modes que la route pour les satisfaire.

J'ai entendu tout à l'heure M. Joël TISSIER critiquer, et assez sévèrement, la logique de développement de certaines grandes agglomérations voisines. Souhaitez-vous en dire un petit peu plus ? Pourquoi pas ? Ce n'est pas le maître d'ouvrage qui peut répondre là-dessus. Il faudra bien entendu en parler dans la réunion thématique avec le président de l'agglomération de Cergy, par exemple.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Je crois que je ne vais pas vous faire un dessin. On a des étudiants qui manifestent contre un CPE, ils ont une motivation qu'ils veulent avoir, je ne vais pas décider à leur place, mais on voit que l'on a créé quand même des cocottes-minute dans les banlieues, que l'on est en train de créer des gens qui sont étonnants, qui ne vivent que de violence, qui sont cagoulés, qui cassent la figure à tout le monde, qui brûlent des voitures. Voyez-vous cela à Maurecourt ? Voyez-vous cela au fin fond de la France ? Il y a quand même un problème aujourd'hui dans les grandes agglomérations surtout quand, socialement, elles se déséquilibrent totalement. La délinquance à Jouy-le-Moutier, on en subit quand même certaines séquelles, il faut le dire. Je comprends qu'il y ait des difficultés sociales surtout de par ma sensibilité, mais je comprends surtout que plus on crée des zones urbaines, des zones qui sont absolument invivables, plus les gens ont envie de vivre dans un univers un peu plus vert, un peu plus joli, un peu plus respirant. C'est la raison pour laquelle la grande majorité des gens viennent à Maurecourt ; ceux qui vont à Neuville ou à Conflans c'est pareil ; ces gens font des choix.

Un préfet de région s'est très bien expliqué là-dessus, il a parlé de la « Saint-denisation » de l'Ile-de-France. Dans les grands urbains, on avait tendance à une paupérisation maximale et une violence qui montait et les gens, pour éviter cela, allaient de plus en plus loin de ces lieux, ce qui fait que, paradoxalement, ils faisaient de plus en plus de kilomètres en voitures. Voilà ce que j'ai voulu dire. C'est assez clair, mais cela a été dit, je n'arrive pas à me rappeler le nom du Préfet. J'en avais parlé au discours du premier de l'an.

On voit bien que continuer ces développements complètement démentiels ne fonctionne pas. Si l'on n'a pas compris après ce qui s'est passé cet hiver, si l'on ne comprend pas avec ce qui se passe aujourd'hui, je crois que l'on ne comprendra jamais.

(Applaudissements).

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

Merci. Sur ce thème de la vision générale du développement dans la zone qui nous intéresse ici des personnes souhaitent intervenir dans la salle ?

M. LOISEAU, Comité de sauvegarde de Chanteloup-les-Vignes, Ile-de-France Environnement et Association des Usagers des Transports :

Justement, j'ai posé une question à la DREIF. Depuis 40 ans, on nous dit que cette autoroute va être structurante, ce qui signifiait déjà, il y a 40 ans, une urbanisation démentielle. On voit ce que cela a donné à Chanteloup 40 ans après, on n'est pas arrivé à résoudre les problèmes.

Là, j'ai peur qu'avec tous les projets justement d'autoroute il y ait des structurations très importantes. J'aimerais savoir, on doit le savoir à la DRE avec les PLU, avec le projet de Val de Seine, vous êtes au courant, le projet à l'échelon national. Il serait temps d'arrêter les frais. C'est ce qu'a dit l'adjoint au maire de Maurecourt. On court à la catastrophe. Ce n'est pas une autoroute qui va justement solutionner, mais aggraver les choses et cela il faudrait bien le savoir une bonne fois pour toutes.

Je voudrais simplement dire une chose. On nous a dit qu'il n'y avait que les riverains qui étaient contre. En tant qu'association, on représente en gros 500 associations ou collectifs d'associations dans la région Ile-de-France. On doit se réunir samedi pour prendre des résolutions pour être résolument contre ces projets d'autoroute.

(Applaudissements).

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

Là, peut-être, Monsieur DEBARLE, très factuellement, quelles sont les hypothèses que vous avez prises concernant le développement de la population dans la zone, le développement des emplois. Vous dites les hypothèses que vous avez prises simplement.

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

Bonsoir. Eric DEBARLE, de la direction régionale de l'équipement. J'ai été chargé de la coordination des études du dossier qui vous a été remis.

Concernant les hypothèses d'aménagement, ce que nous avons prévu, je vais d'abord parler de la région Ile-de-France dans sa totalité et après je parlerai des secteurs autour de Maurecourt.

Aujourd'hui, la population d'Ile-de-France est d'environ 11 millions d'habitants. Dans notre étude pour 2020, il est prévu que cette population poursuive sa croissance pour atteindre 11,8 millions d'habitants. Il est également prévu de créer 500 000 emplois. Ces chiffres ont été repris et sont inférieurs à ce qui était prévu avant dans le Schéma Directeur d'Île-de-France qui est en cours de révision.

Concernant les secteurs proches, effectivement, M. Joël TISSIER a parlé des projets des collectivités locales. Ce sont ces projets que nous avons pris en compte.

Dans la boucle de Chanteloup, nous estimons que, d'ici 2020, il y aura environ 5 000 habitants de plus et 2 000 emplois.

(Manifestations et sifflements).

Sur le secteur de l'agglomération de Cergy-Pontoise, nous pensons qu'il y aura à peu près 10 000 emplois et 25 000 habitants de plus.

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

Ce sont des hypothèses qui ont été élaborées, qui ont un caractère assez officiel.

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

Ce sont des hypothèses que l'on a reprises en prenant les projets des collectivités locales, en regardant quelles sont les zones qui sont prévues d'être ouvertes à l'urbanisation dans les années futures.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Il faut écouter M. DEBARLE, sinon on n'aura pas de débat. On est là pour échanger ce soir et plus le débat sera de qualité à Maurecourt, plus on aura des chances de se tirer de ce bazar.

Ce que je veux dire à M. DEBARLE pour lui répondre, effectivement, on a des projets d'urbanisation mais, Mme VANINI, qui est à vos côtés, le sait très bien, le SDRIF nous impose aussi de lâcher des territoires à l'urbanisation. Il ne faut pas croire que les maires décident tout seuls de lâcher des territoires à l'urbanisation. On nous demande, quand on révisé un PLU, de lâcher des territoires.

A Maurecourt, pour exemple, grâce à l'autoroute, grâce aux carrières que l'on a sur les hauteurs et grâce bien sûr à la zone PPRI, on a pu échapper à 18 hectares qui auraient être urbanisés, qui normalement auraient dû être en zone réglementée.

18 hectares, pour vous donner un ordre d'idée, à Maurecourt, 4,5 hectares, 450 habitants, 18, vous multipliez pas trois, c'était 1 450 à 1 500 habitants en plus.

M. PASCAL PERRIAU, Maurecourtois :

Je trouve assez incroyable que l'on annonce des chiffres de création d'emplois. Je travaille dans une petite société américaine « 3M », qui est sur Cergy, de 3 000 personnes. Que s'est-il passé en 2000 ? On a changé de PDG, l'action était un peu basse, 20 % de virés.

Peugeot, j'ai cru comprendre qu'en 10 ans la population ouvrière a été divisée par trois. 3 500 cadres sont venus mais, globalement, où va-t-on trouver ces emplois dans la boucle de Chanteloup ? Je rêve !

Qui trouvera des emplois dans la boucle de Chanteloup dans les 10 ans ? Toutes les entreprises cherchent à délocaliser, c'est incroyable le nombre d'emplois que l'on perd, comment peut-on dire que l'on va créer des emplois, comment une autoroute crée-t-elle des emplois ? Une autoroute ne crée pas d'emplois, elle fait véhiculer les emplois.

Je ne comprends pas comment une autoroute crée des emplois. Il faut m'expliquer, surtout dans la condition actuelle où l'on voit des licenciements massifs. Sur la boucle de Chanteloup, créer autant d'emplois, je ne sais pas comment vous les trouvez sincèrement.

(Applaudissements).

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

Sur ce point, il faut être très clair. Ce n'est pas M. DEBARLE disant « je veux construire une autoroute » qui va créer des emplois, ce n'est pas du tout cette logique. C'est le recollement des perspectives que développent les différents élus du territoire et la vision d'ensemble étant coordonnée dans ce schéma de développement.

DANS LA SALLE : C'est du fantasme !

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

Est-ce du fantasme ? C'est une question qui mérite d'être examinée. Simplement, je voulais que M. DEBARLE en public pose les hypothèses sur la table.

Deuxième question, ces développements de population, ces créations d'emplois, à supposer qu'elles existent, créent des besoins de déplacement. La question a été posée tout à l'heure par Madame, il n'y a pas que la route, quels sont les projets de développement non routier que vous avez pris en compte dans vos réflexions ?

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

Concernant les autres modes de transport, il est évident pour nous qu'il faut tous les développer et je répéterai en partie ce qu'a dit Francis ROL TANGUY hier, la direction régionale de l'équipement ne s'occupe pas que des routes, mais s'occupe également des transports par d'autres modes.

Premièrement, concernant le transport de marchandises, il y a aujourd'hui des développements notamment en matière de ferroutage, c'est-à-dire de mettre les camions sur les trains. Justement, ce développement du ferroutage est prévu pour enrayer la baisse du trafic transporté par la voie ferrée.

Il y a deux projets de ferroutage, dont un vous intéresse directement.

Le premier, c'est celui qui vous intéresse le moins, qui va ouvrir en mars 2007, qui va relier la Belgique à Perpignan.

Le deuxième est un projet qui va relier Lille à Irun, c'est juste en dessous de Biarritz. Ce projet est prévu fin 2007.

Ces deux projets, notamment le deuxième intéresse directement le prolongement de la Francilienne dont on parle puisque les poids lourds en transit proviennent de l'autoroute A1 et vont ensuite par l'autoroute A10. Les autres poids lourds ne passent pas par ce secteur-là et, notamment, sur la diapositive qui est projetée, vous avez deux grands corridors de fret, deux endroits où passent les camions, donc, la partie du Rhône en passant par la Champagne et la partie qui vient de Lille et qui va vers l'Espagne et passe par Paris. Ils peuvent passer par l'A104.

(Manifestations).

Il y a deux côtés pour contourner Paris et ils ne passent pas par l'ouest de l'A104 même si le prolongement de la Francilienne est fait.

(Manifestations).

Autre expérience en ce moment qui est en cours, c'est sur Paris où l'on cherche à développer et à mettre en place, notamment avec Monoprix, un système de livraison entre leur base logistique qui est située à Combs-la-ville et une gare dans Paris d'où partiraient ensuite les livraisons des différents magasins Monoprix qui sont situés dans Paris.

Ce transport se met en route, mais il faut reconnaître que des développements du type de Monoprix sont assez difficiles à généraliser.

Concernant le ferroutage, le problème du ferroutage, c'est que c'est relativement rentable pour les transporteurs sur des distances assez longues. Or, le trafic poids lourd dans 80 % des cas est inférieur à 150 km, donc, il a tendance à être trop court pour être rentabilisé par le ferroutage.

Concernant le fluvial, ce sont également des projets qui sont développés ; on a cité déjà le projet de plate-forme multimodale à Achères. Il y a le projet de Port 2000 au Havre qui est en train de se mettre en place. Il est également prévu de mettre à grand gabarit la liaison du canal Seine Nord, c'est-à-dire de relier Paris à Amsterdam.

Ceci étant, le transport par voie fluviale a les mêmes inconvénients que le ferroutage concernant les petites distances.

En termes de poids lourds, le trafic que l'on estime venir sur le prolongement de la Francilienne, il est estimé à 8 000 poids lourds par jour. Sur ces 8 000 poids lourds par jour, vous en avez 2 600 qui prennent leurs marchandises dans la zone d'étude, proximité, et qui la redépose également dans la zone d'étude, donc, sur une distance excessivement courte.

Vous en avez 3 700 qui ont leur origine ou leur destination dans la zone d'étude, mais leur deuxième point est situé à l'extérieur de la zone d'étude. Parmi ces 3 700 poids lourds, il y a notamment les poids lourds de Peugeot qui représentent à peu près 50 % de ce trafic poids lourd.

Enfin, vous avez 1 700 poids lourds qui sont le trafic de transit qui traversent la zone sans s'y arrêter.

Si l'on reprend les pourcentages que j'ai donnés tout à l'heure, c'est-à-dire que 80 % du trafic poids lourd est sur une courte distance et n'est pas intéressé par les autres modes de transport, cela veut dire que, si les 20 % restant prenaient tous le train ou la voie d'eau, cela fait 1 600 poids lourds sur les 8 000. Il en reste donc un nombre encore assez important qui sont sur les routes.

Maintenant, concernant les transports en commun, le projet que nous avons pris en compte qui nous pourrait être le plus avancé en termes d'étude est celui de la tangentielle ouest qui vous intéresse que relierait Saint-Cyr-l'École à Achères en desservant Poissy et Saint-Germain-en-Laye. Vous voyez que cet itinéraire est très proche du prolongement de la Francilienne.

Les estimations de trafic qui sont faites montrent qu'à environ 25 000 voyageurs par jour, 5 000 voyageurs seraient d'anciens automobilistes qui auraient abandonné leur voiture pour emprunter ce mode de transport, les autres étant essentiellement des gens qui aujourd'hui sont déjà dans les transports en commun et emprunteraient ce transport qui serait plus rapide ou plus fiable.

Ce chiffre de 5 000 véhicules est à comparer avec le trafic qui a été rappelé notamment par M. TISSIER sur le prolongement de la Francilienne dont l'ordre de grandeur est de 100 000 véhicules.

L'ensemble de ces autres modes de transport ne permettent pas de répondre totalement à la demande de transport qui croît à cause de cette augmentation de population notamment.

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

Merci, Monsieur DEBARLE.

Ce sont des questions. On va avoir ce que l'on appelle une réunion thématique où l'on va faire venir des experts indépendants du maître d'ouvrage, on ira les chercher s'il faut à l'étranger, pour savoir ce qu'ils pensent de ces estimations qui, évidemment, s'agissant de prévisions à 15 ou 20 ans, ne peuvent pas être extrêmement précises, mais que l'on sente bien si la logique que développe M. DEBARLE est cohérente avec les développements tels qu'on les voit à ces horizons.

Comme le disait Madame, on peut penser que l'on est en train de se planter et qu'effectivement, si l'on prolonge sur la durée de telles perspectives, on aboutit notamment avec la raréfaction des produits pétroliers ou des choses comme cela à des problèmes de fond.

Monsieur DEBARLE, pourriez-vous nous dire un petit peu quelle a été la croissance dans les dix dernières années si vous avez les chiffres des déplacements routiers dans cette zone ? Vos prévisions, comment cela se situe ? Cela s'infléchit-il ou cela continue-t-il à monter bravement comme cela montait dans le passé ? Pouvez-vous nous donner au moins qualitativement des indications là-dessus ?

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

Concernant les déplacements automobiles et même les déplacements généraux, on s'aperçoit que le nombre de déplacements que chaque personne fait reste constant toutes

ces dernières années, environ, en moyenne 3,5 déplacements par jour. Ces chiffres sont issus des enquêtes générales de transport qui sont effectuées à peu près tous les dix ans à la fois par un groupement qui est constitué de la région Ile-de-France, de l'Etat, de la RATP et de la SNCF.

Sur ces 3,5 déplacements par jour, la part de la voiture ces dix dernières années est restée constante, c'est-à-dire que l'accroissement de l'utilisation de la voiture par chacun d'entre nous s'est arrêté. C'est une tendance qui a commencé à s'inverser, qui devrait s'amplifier avec le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France qui tend justement à réduire ces déplacements dans la région.

Concernant la zone d'étude, les déplacements ont fortement augmenté puisque le nombre de déplacements est passé de 4 millions à environ 8 millions de déplacements.

DANS LA SALLE : Pour les transports en commun !

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

C'est la totalité des déplacements en voiture.

DANS LA SALLE : Page 14, ce sont les transports en commun.

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

Ce n'est pas la bonne courbe ?

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

C'est effectivement la bonne courbe, par contre, dans le dossier, vous avez une inversion de légende sur les deux cartes de la page 14 ; vous inversez les deux légendes et vous retrouvez les bons chiffres.

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

C'est une coquille, il ne faut pas accuser le maître d'ouvrage de malhonnête parce qu'il y a une coquille.

Monsieur DEBARLE, vous continuez sur des bonnes bases.

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

Concernant ces deux déplacements, cette augmentation est essentiellement due à la croissance de la population.

Concernant l'évolution des déplacements de transport en commun, on voit qu'en fonction du type de déplacement nous avons des évolutions qui sont assez différentes. Nous avons une croissance des déplacements en transport en commun qui est très nette à l'intérieur de la Petite Couronne. Nous avons des choses qui sont un petit peu plus stagnantes entre Paris et la Petite Couronne et nous avons une augmentation des déplacements en Grande Couronne par les transports en commun.

DANS LA SALLE : Pourquoi s'arrête-t-on à 2001 ?

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

La dernière enquête générale des transports a été faite en 2001. C'est une étude qui se fait à peu près tous les 10 ans.

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

Vous avez l'impression qu'en ce moment il y a plutôt une recrudescence des transports au commun ou on est sur les courbes ?

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

Cela dépend pas mal des secteurs où l'on est. Le mode de transport qui aujourd'hui repart le mieux, c'est la marche à pied.

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

C'est une bonne nouvelle, mais cela ne résout pas tout.

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

Je vous signale quand même que c'est quand on fait ce type de petits déplacements avec des voitures et avec ce que l'on appelle des moteurs à froid que l'on pollue le plus. Donc, ce changement de type d'attitude est certainement une bonne chose dans la baisse de la pollution et de l'amélioration de la qualité de l'air.

M. LOISEAU, COMITE DE SAUVEGARDE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT ET ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :

On a parlé du PDU. Je suis bien placé puisque, pendant deux ans, on a travaillé au PDU. Je participe encore maintenant au comité d'axe et de pôle ainsi qu'au comité d'axe SNCF. Quand on parle du PDU, on s'aperçoit justement que l'on n'entend pratiquement plus parler du PDU, on ne veut plus en entendre parler car cela n'intéresse pas la plupart des maires.

On oublie de dire dans notre secteur, en particulier dans les Yvelines, que le conseil général des Yvelines a volenté contre le PDU.

DANS LA SALLE : C'est quoi le PDU ?

M. LOISEAU, COMITE DE SAUVEGARDE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES, ÎLE-DE-FRANCE ENVIRONNEMENT ET EGALEMENT ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :

Le PDU, c'est le Plan de Déplacement Urbain de la région Ile-de-France.

Au point de vue transport collectif, on fait tout pour justement qu'il n'y en ait pas. Je parle de la grande ceinture. Pourquoi cela s'arrête à Saint-Cyr ? On veut la réouverture complète de la grande ceinture.

Nous contestons fortement les trafics cette grande ceinture.

On a fait une étude sur les déplacements. On s'aperçoit qu'à Paris il y aurait moins de déplacements, en particulier pour les voitures, en Petite Couronne, une stagnation, mais une forte augmentation en Grande Couronne. Pourquoi y a-t-il une forte augmentation ? Parce qu'il n'y a pas de transport en commun.

(Vifs applaudissements).

M. PASCAL PERRIAU, MAURECOURTOIS :

Vous avez oublié de m'expliquer comment une autoroute crée des emplois. Pour le groupe Vinci, je vois bien mais, pour les autres, je ne vois pas bien.

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

Effectivement, une autoroute ne crée pas d'emplois.

DANS LA SALLE : Ah !

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

Je suis d'accord avec vous. Par contre, à partir du moment où une décision de création d'emploi et d'implantation d'entreprise a été prise, la desserte, qu'elle soit en transport en commun ou par route est un critère important de décision pour la localisation de ces emplois. C'est à ce titre-là qu'effectivement -quelqu'un parlait de déplacer des emplois- la création d'une autoroute peut amener localement des emplois.

M. PASCAL PERRIAU, MAURECOURTOIS :

On les déplace, on ne les crée pas.

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

Il me semble que c'est ce que je vous ai dit. Je n'ai jamais dit que c'était une création, sauf localement. Au niveau national, ce ne sont pas des créations.

M. PASCAL PERRIAU, MAURECOURTOIS :

C'est ce que dit le maire de Cergy.

Je suis tout à fait de votre avis puisque c'est le pur bon sens, on ne va pas tourner autour du pot. Par contre, c'est ce que défendent les élus du Val d'Oise : « Il faut une autoroute pour créer des emplois ». Je pense que ce n'est pas vrai.

DANS LA SALLE : Et à péage !!!

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

Si j'ai bien compris ce que vous dites, M. DEBARLE, c'est qu'il n'y a pas de création globale d'emploi, mais que cela peut en effet permettre à un maire que ce sera plutôt chez lui qu'ailleurs.

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

Je ne crois pas qu'il y ait d'étude qui prouve ou qui inverse ou qui dise que c'est faux.

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

Attendez, il y a eu des tas d'études là-dessus et c'est exact que le développement de l'activité et le développement des transports en général et les transports routiers en particulier vont de pair. De là à dire que c'est l'un qui entraîne l'autre, c'est totalement indécidable. Cela étant, vous avez en effet l'explication globale de M. DEBARLE. Ce n'est pas l'autoroute qui va créer globalement des emplois en France mais, du point de vue du maire de Cergy par exemple, il estime que, si cela circule bien, cela lui donne une chance supplémentaire d'avoir des emplois chez lui. Nous aurons l'occasion d'en rediscuter.

J'essaie de cerner un petit peu sur les prévisions.

DANS LA SALLE : Le public a des choses à dire !

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

Je n'ai rien préparé du tout. On va vous donner la parole, n'ayez pas d'inquiétude, on est là pour cela.

M. SEBASTIEN LANZA, Poissy :

Je voudrais que l'on reparle un petit peu des chiffres, des hypothèses du maître d'ouvrage car, dans le cadre du tracé rouge, l'Etat s'approprierait à dépenser par l'intermédiaire d'un péage ou directement 1,5 Md€, donc, c'est intéressant de voir les conséquences que cela peut avoir sur le trafic routier, simplement en se basant sur les chiffres qui se trouvent sur le scénario de référence page 20 et les projections de charges et décharges de trafic pages 50 et 51.

Je voudrais pouvoir échanger avec M. DEBARLE pour être sûr que j'ai bien compris les chiffres.

Je voudrais être sûr que, déjà la page 20, c'est le bien le scénario de référence auquel on fait référence dans tout le dossier.

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

Oui. Vous avez les chiffres en noir qui donnent le trafic en 2020 et, en rouge, le pourcentage d'augmentation entre aujourd'hui et 2020.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

Donc, on va dépenser 1,5 Md€. On est assez d'accord pour dire que le trafic sur l'A13 est entre 85 et 90 000 véhicules par jour aujourd'hui.

Si l'on construit l'autoroute, sur cette A13 qui est actuellement en deux fois deux voies et il n'y a aucun projet pour la passer en deux fois trois voies ou pour la doubler, le trafic passerait à 120 000 véhicules par jour, c'est-à-dire 30 000 véhicules de plus. Ceux qui la prennent le matin savent déjà qu'aujourd'hui on a 4 à 5 km de bouchons. Si vous rajoutez 30 000 véhicules par jour sur cette A13, vous allez au moins doubler les bouchons, voire, M. JOUATTE a fait les calculs, il est plus expert que moi là-dessus, rajouter des files de bouchon absolument gigantesques.

La deuxième chose qui est quand même fantastique, j'ai regardé le trafic de la N184 car, une fois que l'on a dépensé 1,5 Md€ pour fabriquer une autoroute, évidemment, il ne reste plus un centime pour faire quoi que ce soit d'autre. On nous parlait de sécurité routière, on nous disait que la N184 était dangereuse.

J'ai regardé par exemple au niveau du pont de Conflans, aujourd'hui, on a à peu près 52 000 véhicules par jour et, si l'on construit l'autoroute, on passerait à 68 000 véhicules par jour.

Je n'arrive pas à comprendre que je paierai des impôts pour que l'on construise une autoroute et que la conséquence est que le matin je ne pourrai plus aller travailler, je ne pourrai plus prendre la A13. Les gens qui prennent aujourd'hui la RN184 vont se retrouver dans un bouchon gigantesque. En effet, il faut savoir que, quand une voie est en limite de saturation, si l'on rajoute des véhicules, on crée un problème exponentiel. Je pense que M. JOUATTE qui n'est pas là ce soir malheureusement nous en parlerait beaucoup mieux que moi.

(Applaudissements).

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

Ceci va être approfondi. Tout de suite, Monsieur DEBARLE, comment réagissez-vous à ces interrogations ?

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

Je comprends ces interrogations.

Concernant l'autoroute A13, effectivement, il va y avoir un accroissement entre aujourd'hui et 2020 de 30 000 véhicules par jour, je suis tout à fait d'accord avec vous. Parmi ces 30 000 véhicules en plus, il y en a à peu près 20 000 qui arriveront que le prolongement de la Francilienne se fasse ou pas. La circulation supplémentaire qui sera apportée par le prolongement de la Francilienne, dans le cas où le prolongement de la Francilienne apporte le plus de trafic, donc, c'est le tracé rouge, c'est effectivement 10 000 véhicules par jour. Donc, on arrive à un trafic d'environ 120 000, 130 000 véhicules par jour à un endroit où l'on a un binôme A13/A14 qui permet d'aller sur Paris.

M. PASCAL PERRIAU, MAURECOURTOIS : C'est pour les nantis !

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

Ce n'est pas le seul endroit pour aller à Paris où l'on a ce système de voies. Que ce soit sur l'autoroute A4, sur l'autoroute A6 ou sur l'autoroute A1, nous avons un système à peu près

équivalent en nombre de voies pour y aller, donc, entre 4 et 5. Il faut savoir que ce système arrive à débiter jusqu'à 260 000 véhicules par jour.

(Brouhaha).

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

Monsieur, puisque vous avez commencé à dialoguer, continuer, prenez le micro. Le dialogue est important.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

Je voudrais savoir si cette augmentation structurelle du trafic de l'A13 qu'il y ait un projet ou qu'il n'y ait pas de projet n'est pas en réalité liée justement à cette absence de véritable bouclage de la Francilienne qui ne soit pas un bricolage car je rappelle qu'un autre débat public a lieu sur le prolongement de l'A12 qui préfigure le bouclage de la Francilienne par grosso modo A104, A13, A12, A86, N118, un petit bout de A10 pour retrouver l'A104. N'est-ce pas parce que les automobilistes sont obligés d'utiliser cette sorte de spaghetti autoroutier et qu'il n'y a pas un véritable bouclage de la Francilienne que l'on voit amorcé justement par le tracé violet qu'il y a cette augmentation structurelle du trafic à l'horizon 2020 sur l'A13 ?

Je vais poser autrement la question. Si les gens pouvaient prendre une Francilienne et, donc, se diriger directement à partir de, je ne sais pas exactement où c'est, car je n'ai pas les villes sur la carte, mais peut-être aux environs de Gargenville, prendre une Francilienne qui les amènerait sur l'A10, l'A11 et sur l'A6 directement sans passer par ce spaghetti, ou les gens qui arriveraient pas le Nord depuis l'A104, tout cela ne déchargerait-il pas justement ces trafics autoroutiers et évidemment le trafic local ?

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

Si, tout à fait.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

La solution n'est-elle pas là ?

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

Voyons cela sur cette carte.

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

Le prolongement de la Francilienne se situe dans cette partie et, là, on est en train de parler d'un prolongement qui relierait la Seine.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

N'y a-t-il pas un projet dans la vallée de la Mauldre pour boucler la Francilienne ?

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

A ma connaissance, non et surtout pas de la part de l'Etat.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

J'en ai entendu parler.

M. JEAN-MICHEL COUPANNEC, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION ALTERNATIVE ANDRESY :

Je n'avais pas l'intention d'intervenir ce soir, mais je suis quand même un peu étonné que vous ne soyez pas au courant, lorsque vous discutez d'un bouclage de la Francilienne, de ce qui se passe en dehors du périmètre qui vous est imposé et qui permet, comme je l'ai dit à Andrésy, que l'on nous « beurre les lunettes ».

En effet, il y a un projet de la voie nouvelle de la Mauldre qui est en préparation depuis très longtemps et pour lequel M. BEDIER a écrit au maire de la vallée de la Mauldre pour indiquer que ce projet était non seulement urgent, mais qu'il devenait prioritaire. Or, ce projet permettrait justement, en empruntant le tracé violet, à hauteur d'environ d'Epône car c'est le point d'arrivée normalement du projet de la voie nouvelle de la Mauldre, de rejoindre y compris l'A12 à auteur du Pontel. On aurait, donc, à partir de là un bouclage A15, A13 et A12 et qui évite le secteur d'Orgeval.

C'est simplement à titre d'information. Vous dites que vous n'êtes pas au courant. Demandez à M. BEDIER qui, je crois, est parfaitement au courant.

(Applaudissements).

M. Claude d'ORNANO, Président ARDIES Val d'Oise :

Dans cette salle, j'ai l'impression d'être le seul à être le représentant de ceux qui souhaitaient et qui souhaitent toujours le tracé rouge.

(Manifestations et sifflets).

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

Il ne fallait peut-être pas commencer ainsi. Continuez.

M. CLAUDE D'ORNANO, PRÉSIDENT ARDIES VAL D'OISE.

Comme le précédent intervenant, je ne voulais pas prendre la parole, sauf pour répondre à un intervenant qui a parlé au nom du Val d'Oise en disant « on fait des autoroutes dans le Val d'Oise, on ne voit pas le rapport avec l'emploi ».

Sur ce point précis, je voudrais quand même rappeler la forme du Val d'Oise, qui est une forme un peu oblongue, un peu tchécoslovaque et, quand on a découpé la Seine-et-Oise, on nous a fait un département tout en longueur avec trois villes dont une nouvelle.

Il est tout à fait normal, me semble-t-il, que les responsables, les élus locaux de toute tendance, d'ailleurs on le voit bien aujourd'hui puisque nous avons des municipalités qui sont gouvernées par des gens d'obédience de couleur un peu différente et toutes sont pour le prolongement de la Francilienne.

Le Val d'Oise a financé lui-même la liaison avec Roissy car c'était cela le principal, Roissy/Cergy. Cette fonction est une fonction de liaison avant tout.

Pour l'instant, on en est là, je vous parle du Val d'Oise. Je réponds à ce monsieur.

Cette liaison est très utile. Peut-être qu'elle ne va pas créer d'emploi positif chaque mètre sur le tracé, mais elle permet à des gens d'aller à l'emploi.

DANS LA SALLE : Vous habitez où ?

M. CLAUDE D'ORNANO, PRÉSIDENT ARDIES VAL D'OISE.

J'habite Paris.

(Manifestations et sifflets).

Dans une ville très polluée et je compte vivre très vieux. L'ozone ne me gêne pas à Paris.

Revenons sur le sujet, si vous voulez bien.

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

Continuez sur ce sujet.

M. CLAUDE D'ORNANO, PRÉSIDENT ARDIES VAL D'OISE.

Dans le Val d'Oise, nous avons besoin d'une liaison qui a deux fonctions, liaison entre les pôles d'activité, c'est principal, primordial, et qu'il y ait en même temps une fonction de contournement pour éviter aux gens du secteur de retourner sur l'A86 pour rejoindre Roissy.

Sur l'emploi, si nous avons des entreprises de logistique et non des entreprises industrielles, je le déplore puisque, moi-même, j'ai eu pendant 35 ans une entreprise industrielle et nous avons eu quelques difficultés. La logistique impose des camions, je suis désolé, car c'est le flux tendu, mais ce n'est pas le flux tendu uniquement pour l'entreprise Peugeot, c'est le flux tendu chez le pharmacien, chez le libraire, partout, chez le commerçant. Vous avez besoin de liaisons routières.

Je vais en terminer là-dessus, les entreprises sont toutes favorables au transfert ferré et au transport public. Quel chef d'entreprise ne rêve pas d'avoir une station de métro devant son entreprise ? Le problème n'est pas là.

(Brouhaha).

Permettez-moi de m'exprimer.

DANS LA SALLE : Non !

M. CLAUDE D'ORNANO, PRESIDENT ARDIES VAL D'OISE.

Donc, j'arrête. En tout cas, je vous trouve très sympathiques.

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

Votre message a été entendu. Malgré le bruit, on l'a entendu.

M. CHRISTIAN BAUFOUR, MAURECOURTOIS :

J'habite Maurecourt, je suis même né à Maurecourt, donc, à vous dire que je tiens vraiment à préserver mon village car je l'ai connu à l'époque où il était un vrai village. Je ne veux pas jouer le nostalgique.

Je voulais simplement dire -ce n'est pas vraiment une question en fait- que je me demande si les dés ne sont pas pipés dès le départ.

DANS LA SALLE : Si. Si.

M. CHRISTIAN BAUFOUR, MAURECOURTOIS :

J'ai beaucoup apprécié Joël TISSIER sur le Val d'Oise, Cergy, etc., mais je voudrais quand même rajouter, j'en suis persuadé, c'est évident, on a un décideur, un réel décideur, c'est Peugeot Land sur Poissy. Sans la plate-forme de Peugeot et sûrement les besoins nécessaires de Peugeot. Je voudrais tout simplement dire que l'on a en face de nous, que ce soit sur l'autoroute, que ce soit sur tout un tas de problèmes comme cela, nous revenons à un choix à de société. Jusqu'où va-t-on aller pour ce fameux libéralisme économique, pour faire tourner des boîtes, pour peut-être préserver des emplois, pour peut-être ci, pour peut-être ça ? N'empêche que la réalité est là, on va bouffer, bouffer, bouffer du territoire, de l'humain, on les jette, on les bousille.

Merci.

(Applaudissements).

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

Dans la salle, d'autres interventions ?

UN HABITANT DE MAURECOURT :

C'est une question de crédibilité de votre commission. Je vous cite Libération du 17/03 : « Grenoble/Sisteron, sur la plus mauvaise voie, l'Etat a choisi le plus long et le plus coûteux

des trois projets d'autoroute entre Grenoble et Sisteron. Les ministres du Transport, Dominique PERBEN et Christian ETROSI, ont annoncé avoir choisi ce tracé Est. Le projet dont PERBEN a assuré qu'il sera réalisé bien que l'enquête relative à son utilité publique reste encore à faire ». Comment peut-on vous croire ?

(Applaudissements).

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

On continue car, là, vraiment, je suis incompétent pour vous répondre sur cette question, cela va de soi. Nous avons un débat ici, je ne peux pas répondre sur Grenoble/Sisteron qui est aussi, je crois, un problème très compliqué.

M. JEUFFRAULT, ERAGNY :

Je voudrais demander une réponse à M. DEBARLE. Quand vous avez parlé de transport fluvial, transport ferroviaire, pouvez-vous nous donner les prix à la tonne du transport ferroviaire, du transport fluvial de façon que l'on puisse voir lequel est le plus intéressant, et routier naturellement ? C'est ma première question.

La deuxième question serait à M. Joël TISSIER. Tout à l'heure, vous parlez de pollution. Je me suis laissé dire que les capteurs étaient des capteurs qui étaient additionnés et ensuite divisés, c'est-à-dire que si j'ai un capteur, par exemple, à l'ouest de Paris, au centre de Paris, à l'est de Paris, si j'additionne ces trois-là et que je les divise par trois, j'aurai un pique de pollution de tant. Je voulais savoir si les capteurs dont il avait donnés les références, est-ce par capteur ou est-ce une généralité ?

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

Il n'y a pas de joker ici.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Quand on regarde, cela a l'air quand même assez compliqué. Je crois qu'ils font des interpolations entre divers endroits pour arriver à déterminer les spectres de pollution, mais c'est très compliqué.

J'ai bien précisé par contre au niveau de la pollution que ce que l'on voit sur le capteur Cergy-Pontoise, à mon avis, on le voit sur Cergy-Pontoise. On ne voit pas le spectre global. Après, ils interpolent entre les capteurs. Là, vous voyez des cartes avec du rouge, du bleu, du jaune, ils donnent des spectres de couleur et cela donne la cartographie de la pollution. Je ne saurais pas en dire plus.

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

Sur ce point, il n'y a pas de réponse précise pour l'instant. On en aura. Ce qui va de soi, c'est que l'on cherche quand même à mesurer des choses localement. On ne va pas prendre une moyenne sur l'Île-de-France. Evidemment, si l'on prend un seul capteur, ce n'est pas très fiable, donc, on doit prendre une moyenne de capteurs, je ne suis pas compétent, on en reparlera.

Monsieur DEBARLE, vous aviez une question de ce monsieur.

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

Sur les coûts entre les différents modes de transport, je vais vous faire une réponse, mais une réponse provisoire, je souhaiterais pouvoir recueillir votre nom et pouvoir par la suite vous communiquer les chiffres.

De mémoire aujourd'hui, l'ordre de grandeur, l'échelle, c'est quelque chose comme 9 centimes pour le fluvial, 11 pour la voie ferrée, 14 par la route, mais je ne sais pas s'il y a les coûts de chargement ou pas dedans.

Je souhaiterais pouvoir prendre un petit peu de temps, Monsieur le Président, si vous me l'autorisez, pour répondre à monsieur par la suite.

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

Bien sûr. C'est une question où il va falloir effectivement aller jusqu'au bout.

Avant de vous redonner la parole dans la salle, j'ai quand même des questions écrites. Il y a des gens qui ont été disciplinés, qui ont rempli les petits papiers, on peut peut-être en prendre un petit peu.

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

Quelques-uns peuvent avoir demandé à intervenir.

Il y a eu des questions pour lesquelles il y a eu déjà une partie de réponse, mais je les indique quand même.

A propos de l'alternative au transport routier, une question indique qu'à l'horizon 2020 on va gagner 5 à 15 mn avec l'A4, pourquoi ne pas développer les transports en commun, RER par exemple, entre Cergy et Saint-Quentin ?

Ensuite, l'évolution du trafic fluvial et par voie ferrée, a-t-il été posé comme question à PSA ?

Cela m'amène à une question que l'auteur voulait poser lui-même à propos du projet Seine aval et il débouchait sur l'idée peut-on avoir des experts indépendants. Vous y avez répondu, Monsieur le Président, mais ce n'est pas mal que la personne pose sa question. C'est Claude LAVENU.

M. CLAUDE LAVENU :

Je suis résident sur le quai de Gaillon. Je suis militant au CAPUI depuis 15 ans et adhérent du Copra depuis cet après-midi.

(Applaudissements).

Je voulais poser une question. Le premier sujet est un projet qui est à l'étude par le maître d'ouvrage, c'est le projet Seine aval qui est maintenant officiel puisqu'il est sur le Net. On parle de 20 000 logements qui vont s'étendre de Chanteloup jusqu'à Mantes, qui vont encore charger outrageusement l'A13 et qui vont venir encore s'éparpiller sur tout le tissu routier de notre région pour venir chercher des emplois sur la région parisienne.

Je demande au maître d'ouvrage qu'il nous amène la preuve qu'il a pris ces données dans son mode de calcul pour apprécier les densités et les flux de circulations. C'est la première question. Cela me paraît très important de savoir si l'étude est encore crédible ou pas.

L'autre question que je me pose, c'est que l'on a une étude qui a montré ses failles dans beaucoup de domaines. Je prendrai notamment l'étude d'impact. Si l'on prend certains tracés, l'étude d'impact a été faite d'une manière très orientée, notamment si l'on prend les nuisances sonores ou les nuisances de pollution. On a pris soin pour les nuisances sonores de mettre des capteurs dans des régions qui sont effectivement déjà soumises à certaines nuisances, mais on oublie que, dans certaines régions de Conflans-Sainte-Honorine ou d'Herblay, on a encore la chance de vivre avec des nuisances sonores en dehors des pics que l'on subit sur les nuisances aériennes, on arrive quand même encore à vivre avec des niveaux sonores de 40 à 30 DBA, selon le jour ou la nuit.

Vous nous amenez une étude qui nous dit que l'on sera tranquille avec 60 DBA. Je n'admets pas cela, Monsieur. Il ne faut pas tirer les choses vers le bas, il faut les tirer vers le haut. On doit avoir 40 DBA pour tout le monde.

(Applaudissements).

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

Concernant le développement du projet de la Seine aval, on a pris en compte dans ce secteur géographique, c'est entre maintenant et 2020 une augmentation en termes de population de 25 000 habitants. Par rapport aux 20 000 logements dont vous avez parlé, je ne sais pas par contre sur quelle durée ils étaient prévus, mais sachez que, dans notre étude, c'est ce nombre d'habitants qui a été pris en compte dans les études de trafic. Vous le retrouvez dans le dossier des études. Pour ceux que cela intéresse, il y a la description de ce que l'on appelle le scénario de demandes en 2020 et vous voyez comment ont été répartis la population et les emplois nouveaux entre aujourd'hui et 2020.

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

Maintenant, sur les niveaux de bruit.

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

Concernant les niveaux de bruit, effectivement, nous avons fait des mesures en un certain nombre de points du territoire. Il y a à la fois des mesures à proximité d'axes routiers et à la fois des mesures dans des zones calmes. Pourquoi avons-nous fait ces mesures ?

D'une part, pour pouvoir comparer le bruit actuel au bruit qui serait apporté par le prolongement et notamment pouvoir dimensionner les ouvrages comme des écrans acoustiques ou les couvertures.

D'autre part, la réglementation et les normes donnent des normes de protection, je n'aime pas trop ce terme, en fonction effectivement du bruit ambiant pour savoir si l'on est dans une zone qui avant était modérée ou n'était pas modérée.

L'autre intérêt de ces mesures, c'est de voir par rapport au bruit de fond qui existe aujourd'hui si la Francilienne apporte un bruit qui sera réellement perceptible et jusqu'à quelle distance ce bruit sera perceptible.

Concernant le terme de 60 décibels, je ne dis pas que l'on est tranquille avec 60 décibels.

M. PASCAL PERRIAU, MAURECOURTOIS :

Maurecourt est convaincu.

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

Le chiffre que j'ai, c'est qu'entre 50 et 53 décibels, c'est un lave-vaisselle.

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

Oui, mais il y a lave-vaisselle et lave-vaisselle.

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

On peut chacun se reporter à son site Internet ou son catalogue de vente par correspondance préféré, les indices de bruit sont marqués.

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

Sur cette question de bruit, on va travailler aussi la question, à savoir dans quelle mesure les dispositions constructives -je parle en général, je ne parle pas spécialement de Maurecourt- de certains ouvrages permettent que, par rapport à un bruit ambiant, il n'y ait pas de distorsion importante.

M. Thierry BOUCHERON a eu la gentillesse d'attendre depuis un moment et j'aimerais bien l'entendre. Tout le monde sait qu'il est le Président du Copra local.

M. THIERRY BOUCHERON, Président du CO.P.R.A. 184 Maurecourt :

Merci, Monsieur le Président.

Nous sommes à Maurecourt et, donc, mon propos portera bien sûr sur Maurecourt.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs de la commission particulière, Mesdames et Messieurs, Chers Coprasiennes et Coprasiens.

Il y a un peu plus de 15 ans, lorsque nous avons eu connaissance du projet de cette autoroute sur Maurecourt, il y a tout d'abord eu de la crédulité. Comment pouvait-on construire un ouvrage comme celui-ci comme s'il passait en rase campagne ? Et il a bien fallu se rendre à l'évidence que, si l'on ne montait pas au créneau, nous allions devoir subir cette autoroute avec tous les inconvénients qu'elle représentait.

Nous avons aussi réalisé très vite que si nous voulions nous faire entendre, il ne fallait pas y aller en ordre dispersé. Nous avons alors rejoint les autres communes qui avaient déjà jeté les bases d'un collectif, le Copra 184.

Il a fallu beaucoup batailler et nous avons alterné les joies et les déceptions tout au long de ces années. Nous en avons passé des soirées à peaufiner nos arguments et à préparer les entretiens avec ce qu'il est convenu d'appeler les décideurs.

Des satisfactions et des espoirs, nous en avons eu. Un Premier ministre, puis un second, puis un troisième, qui déclarent que ce tracé ne se ferait pas.

Des désillusions aussi lorsque le même tracé revenait sur le devant de la scène comme si aucune décision le concernant n'avait été prise.

Mais ces longues années nous ont endurcis et rendu méfiants vis-à-vis de ces concertations qui n'étaient que des leures. Notre mobilisation est restée intacte car nous redoutions ce moment qui nous rassemble ce soir.

Et oui, une nouvelle fois, on retrouve ce tracé qui traverse les zones fortement urbanisées de notre région et qui touche de plein fouet l'ensemble de notre commune. Rien n'a changé. Nous sommes toujours concernés par les 2 200 m qui ceinturent la zone urbanisée et à faible distance, avec nos habitations soumises aux vents dominants qui vont nous apporter toutes les nuisances en termes de bruit et de pollution.

La présentation faite par l'équipe municipale de Maurecourt, en la personne de M. TISSIER, est éloquente sur les conséquences que cela aura sur notre santé.

Lors de la réunion d'Andrésy, le représentant de la direction régionale de la région Ile-de-France, ici présent, a voulu nous rassurer en indiquant que, dans les années à venir, le niveau de pollution lié à la circulation automobile allait s'améliorer. Pour nous convaincre, pourrait-il comparer les prévisions établies il y a 20 ans à la situation que nous connaissons en 2006 ? Nous n'avons aucune illusion. Nous avons, et vous avez pu vous en rendre compte, que la qualité de l'air ne cesse de se dégrader dans notre région.

Autre privilège de Maurecourt, les échangeurs, Monsieur TISSIER en a beaucoup parlé, pas un, mais deux, raccordés aux rues de la commune.

A Andrésy, mercredi dernier, le maître d'ouvrage nous indiquait que, d'ici à 2020, si l'autoroute n'existait pas, la circulation dans Maurecourt augmenterait de 30 %, mais de combien elle augmentera si nos rues deviennent des voies d'accès à l'autoroute ? Sûrement beaucoup plus.

Maurecourt n'est pas une ville nouvelle et c'est bien ce qui fait son charme. Sa voirie n'est pas adaptée pour un trafic intense comme on l'a expliqué tout à l'heure.

Ces échangeurs qui permettraient à plus de 40 000 personnes d'avoir accès à l'autoroute, je vous laisse imaginer les files de voitures que cela entraînerait et personne ne serait épargné. Je ne pense pas que les familles qui sont venues habiter à Maurecourt soient venues pour vivre cela car, si l'on fait le bilan, chaque Maurecourtois a sa part, les quartiers à proximité du tracé, Glatigny avec ces maisons à moins de 100 m, Choisy, Sentes des Carrières, les Buis, la rue du Fay, je ne les cite pas tous, tout Maurecourt d'une façon générale, tous ces riverains des rues qui seront soumis au danger permanent des véhicules pressés de rejoindre l'autoroute, l'accès à nos trois écoles, la Cerisaie, les Tilleuls et Chantebelle, qui sont fréquentées par plus de 400 enfants, à nos espaces sportifs et culturels de la sente des Carreaux, au centre équestre, deviendra un véritable cauchemar.

Encore une fois, nous devons nous battre pour défendre notre commune de cette agression contre notre cadre de vie. Nous devons encore nous battre contre ceux qui, plongés dans l'obscurantisme, passent outre aux attentes des populations en leur imposant des choix qui ne répondent pas à leurs besoins.

Nous avons clamé au Copra184 que cette autoroute, s'il était prouvé qu'elle soit utile, ce n'est pas encore démontré, ne doit pas passer dans les zones urbanisées, à plus forte raison lorsqu'il n'est pas possible de protéger les habitants comme à Maurecourt.

La logique et la raison doivent l'emporter. Malheureusement, nous devons le marteler sans cesse.

A Maurecourt, en tout cas, nous n'accepterons pas d'être asphyxiés et conduits à la ruine. Nous ne deviendrons pas les sacrifiés de la Francilienne. C'est avec détermination que nous défendrons notre commune. Notre santé, notre cadre de vie et le devenir de nos enfants doivent être préservés absolument.

Je vous remercie.

(Vifs applaudissements).

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

Merci, Monsieur BOUCHERON.

D'autres interventions de la salle ? Qui souhaite prendre la parole ?

M. CLAUDE CARABEUF, Conseiller municipal d'Andrésy :

J'avais une question un peu d'ordre technique à poser à M. DEBARLE, mais qui pourrait avoir son importance.

Avant, je voudrais revenir un petit peu sur les affirmations concernant les coûts de transport comparés tout à l'heure. Quand on a travaillé un peu dans ce domaine, ce qui est mon cas, pour un gros chargeur, on travaillait aussi bien en route, en ferroviaire ou en fluvial, on ne peut pas admettre du tout ces chiffres-là. Quand vous parlez de comparatif entre un chiffre de 11, 12 ou 13 et 15 entre le fluvial, le ferroviaire et le routier, c'est complètement faux. Je n'ai pas du tout les chiffres actuels en tête, mais on peut les retrouver dans tous les documents. Quand vous savez que, par exemple, sur une péniche, vous mettez l'équivalent de 20 à 50 camions sur une barge de 100 camions, même si vous intégrez les frais d'approche et les frais de chargement, cela n'a rien à voir le coût au kilo ou à la tonne d'un transport fluvial par rapport au transport routier. Le ferroviaire, c'est pareil. Si vous faites ce que l'on appelle des rapilèges de 12 wagons ou des trains complets de 20, 25 wagons, cela n'a rien à voir. Donc, on ne peut pas laisser admettre les chiffres que vous avez donnés tout à l'heure.

Je reviens sur le plan technique. A la réunion d'Andrésy, une analyse très objective a été faite par Denis FAIST, adjoint d'Andrésy, qui avait analysé en détail votre document. Qu'en

ressortait-il ? C'est que la direction de l'équipement mettait toujours en avant de façon vraiment très claire le fameux tracé rouge dont personne ne veut dans la région. Une question, Monsieur DEBARLE. Puisque, a priori, vous avez fait des études très poussées, que devient la structure géologique du massif de l'Hautil ? La connaissez-vous ? Pouvez-vous nous donner la réponse ?

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

Je ne connais pas par coeur.

M. CLAUDE CARABEUF, CONSEILLER MUNICIPAL D'ANDRESY :

Il y a des spécialistes plus informés dans la salle qui vous donneront des détails. En fait, c'est du calcaire, du gypse, un véritable gruyère avec des carrières de gypse. Il y a eu de nombreux effondrements sur ce massif de l'Hautil. La forêt de l'Hautil est interdite au public. Montez un petit peu, j'ai l'impression que vous n'êtes jamais allé sur le site de l'Hautil, vous verrez partout des pancartes « danger d'effondrement, interdit d'accès ». Rien que pour cela, vous ne pouvez pas vous permettre d'envisager de travailler au bulldozer la colline de l'Hautil. C'est trop dangereux et vous courrez des risques énormes.

(Applaudissements).

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

Je regrette, Monsieur, que vous ne m'ayez pas laissé finir ma phrase car, si je ne connais pas complètement et de manière détaillée la structure géologique de l'Hautil, je la connais un minimum et notamment pour avoir été dans mon poste précédent justement gestionnaire de terrain dans la forêt de l'Hautil et un certain nombre des panneaux qui ont été posés l'ont été à mon initiative.

Il y a manière et manière de poser la question. De même que, comme vous, tout à l'heure, je n'avais pas les chiffres en tête sur les différents mode de transport, il me semble que j'ai pris la précaution de dire que c'était à peu près de tête et que j'apporterais par la suite la réponse à la question qui a été posée et, comme toute réponse, elle sera disponible sur le site ou elle pourra être redite en cours de réunion.

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

Et pour le gruyère ?

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

Pour le gruyère, c'est une des raisons pour laquelle il n'y a pas de tracé présenté aujourd'hui au travers du massif de l'Hautil. Le tracé rouge ne passe pas dans le périmètre de protection des risques.

Je pense même qu'il passe un petit peu plus près de certaines carrières qui sont aujourd'hui recensées. On peut passer à proximité d'une carrière sans pour autant faire prendre un risque.

L'autoroute A14 dont tout le monde parle assez souvent, notamment ici, en termes de protection de la forêt de Saint-Germain, passe dans une ville qui s'appelle Carrières-sur-Seine. Je peux vous dire que l'exploitation des champignonnières dans ce secteur était très importante et les carrières ont été traitées. La présence d'une carrière n'empêche pas toujours la construction d'une autoroute, sauf le type de carrières qui sont sous le massif de l'Hautil, qui sont des carrières qui peuvent se créer j'ai presque envie de dire à n'importe quel moment par la dissolution du gypse suite à des venues d'eau. Donc, c'est pour cette raison que l'autoroute ne passe pas dans ces secteurs-là. Ces secteurs ont été repérés et vous trouverez la carte de ces secteurs dans le dossier des études, dans le CD en annexe du dossier qui vous a été remis.

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

Merci, Monsieur DEBARLE. Alors peut-être encore une question et, après, je crois que M. BLOT a envie de prendre la parole.

M. DANIEL LOUVET, Maire Adjoint à Orgeval :

Je viens répondre un petit peu aux questions de Joël concernant la pollution de l'air. Ayant participé à l'enquête avec le SPI sur l'air, dont vous reprenez les chiffres d'ailleurs dans l'étude, cette enquête a été faite avec des capteurs qui sont restés en place deux fois 15 jours, une première période en février et une deuxième période au mois de juin, donc, c'est bien une pollution moyenne qui a été mesurée et non pas une pollution instantanée et uniquement sur deux polluants. Les capteurs ont été choisis justement pour faire une pollution de fond, donc, ils ont été mis le plus loin possible des routes.

Pour Orgeval, c'était en plein champ, au bord d'une petite route où il n'y a pratiquement pas de voitures, la route est tellement défoncée qu'il faut vraiment vouloir y passer. Même maintenant on l'a interdite. On a fait un arrêté municipal pour l'interdire. C'est là qu'a été mis le capteur.

Les niveaux de pollution que vous avez retirés, merci !!!

(Applaudissements).

Par ailleurs, je vais vous dire comment que l'on crée des emplois. L'autoroute passant en pleine zone agglomérée, vous allez avoir des gens malades, donc, on va développer les hôpitaux, le personnel, il va falloir des médecins, des infirmières. On en manque déjà, on les fera venir d'Espagne, mais cela ne fait rien, ils viendront par l'autoroute aussi.

(Applaudissements).

Autre point toujours sur le transport routier, c'est vrai que cela crée des emplois. A chaque fois qu'il y a un carambolage, cela fait travailler des carrossiers. Même quand la voiture est à réformer, cela fait travailler Peugeot à Poissy.

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

Bien, merci. Monsieur DEBARLE, vous avez des commentaires à faire ?

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

Vous trouverez dans le dossier des études, le dossier d'analyse de la qualité de l'air et vous verrez qu'effectivement 150 mesures ont été faites sur le territoire. Vous avez plusieurs types de mesures. Vous avez effectivement des mesures à proximité pratiquement sur les routes et vous avez des mesures qui sont en ce que l'on appelle la pollution de fond, donc, qui sont éloignées pour pouvoir faire les deux mêmes types de courbes que celles que vous a présentées M. TISSIER au début de la réunion. Vous avez aussi un troisième type de mesures qui a été pris, c'est-à-dire qu'à partir d'un axe routier vous avez plusieurs tubes qui ont mis pour voir comment se dispersaient les polluants à partir de cet axe routier. C'est avec l'ensemble de ces mesures que nous avons établi la situation actuelle.

DANS LA SALLE : C'est une moyenne !

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

Non, absolument pas. Cela nous permet de faire une cartographie, ce n'est pas une moyenne. A partir de ces mesures, nous avons la pollution sur un morceau de territoire.

C'est vrai que ces tubes ne prennent pas en compte la totalité des polluants. Pourquoi ? Parce que nous avons cherché également à vérifier si les mesures que l'on pouvait faire et que l'on ne pouvait pas faire pendant une année complète étaient compatibles ou similaires avec celles que faisait Air-Parif au même moment qui, par contre, elles, sont en continu.

Voilà les différents types de mesures de pollutions que nous avons faites pour établir la cartographie, à la fois en hiver et en été puisque, pour un certain nombre de polluants, la concentration en hiver est nettement plus importante que l'été.

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

Monsieur MECHINEAU, il y avait une question de la salle.

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

C'est vraiment une précision concrète qui est demandée par deux personnes. Où débouche ce bout de route partant de l'échangeur de Maurecourt ?

Et dans le même esprit, M. DELUCA Christophe souhaite poser une question demandant cette même précision.

M. CHRISTOPHE DELUCA :

Si l'on pouvait avoir la photo aérienne du tracé rouge sur Maurecourt sur l'écran. Je ne sais pas si tout le monde voit bien où il est.

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

Je crois que tout le monde a le plan en main, vous pouvez travailler sur le plan.

M. CHRISTOPHE DELUCA :

Je voudrais savoir où cela aboutit car, apparemment, cela doit passer à travers de l'Hautil.

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

Dans le jargon routier, c'est une voie qui s'appelle V88 qui est le contournement sud de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Il part sur le plan par la gauche, il contourne l'agglomération de Jouy-le-Moutier, repart sur Vauréal, Courdimanche et remonte ensuite vers l'autoroute A15 où il y a également une amorce de la V88.

M. DELUCA :

Et cela va en rester là ? Si c'est le projet qui est retenu, il n'y aura pas autre chose autour ? On peut imaginer une autre traversée de Maurecourt ou quelque chose comme cela.

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

La V88 n'est pas un projet d'initiative Etat. C'est un projet qui est prévu dans le développement de l'ancienne ville nouvelle de Cergy-Pontoise, donc, il participe au développement de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise. Tout à l'heure, M. Joël TISSIER a montré sur son plan les zones de développement, par exemple, sur le Jouy-le-Moutier, qui sont sur la partie visible des photos que nous avons faites.

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

Monsieur BLOT, une minute et, après, on revient à des questions posées par la salle. Nous avons beaucoup de petits papiers.

M. VICTOR BLOT, PORTE-PAROLE DU COPRA :

Je suis particulier heureux d'être à Maurecourt aujourd'hui au nom du Copra 184. Maurecourt, c'est le dernier village rural qui nous reste dans les Yvelines et dans ce coin de l'Île-de-France. C'est un village magnifique. Il est joli. Il est agréable à vivre. Il y a une convivialité particulière à Maurecourt et cette ruralité, aujourd'hui, tout le monde la réclame, tout le monde l'espère, tout le monde la souhaite.

Nous avons en la personne du premier magistrat un homme honnête, authentique, qui avec pugnacité depuis le début a compris le devenir de son village s'il ne se mobilisait pas avec son équipe municipale et s'il ne mobilisait pas la population.

C'est le genre d'élus qui fait honneur à la politique en France. Il n'est pas tout seul, mais je pense qu'avec des élus de ce type nous pouvons être fiers encore de faire de la politique en France.

(Applaudissements).

Maurecourt est un cas d'école. Il faut absolument sauver ce village. J'en appelle aux journalistes qui font beaucoup d'information et je souhaiterais qu'à la lumière des réunions qui se tiennent, de l'opposition farouche qui s'élève, de la combativité qui est tenace depuis plus de 15 ans, qu'ils fassent un peu d'investigation, qu'ils recherchent pourquoi avec acharnement on veut détruire une région si belle qui, depuis des générations et des générations, des gens se battent pour la sauver, ce qui fait dire à beaucoup de gens que l'ouest de l'Île-de-France est particulièrement agréable.

Il faut que vous recherchiez qui sont ces lobbies qui derrière forcent absolument la main aux politiques. Il faut que vous recherchiez pourquoi on veut nous fourguer une autoroute alors que les réserves foncières lobbies ne sont réalisées que sur le plan administratif et seulement à 5 %.

Quels sont ces lobbies ? Vous les connaissez tous. Les lobbies du pétrole. Jamais le pétrole n'a jamais été aussi cher, jamais nous ne l'avons jamais payé aussi cher à la pompe et jamais Total n'a fait autant de profit.

Les lobbies du béton qui bétonnent à outrance, qui centralisent sur la région parisienne, quitte à nous faire crever à petit feu.

Les lobbies de la bagnole.

Il faudra bien, comme les Verts l'ont dit, qu'un jour le progrès, la modernité l'emporte pour que l'on ait une autre culture de déplacement en région parisienne.

Il faut donc lever l'opinion comme il y a quelques années toute la région s'est mobilisée pour sauver les bois de Verneuil. Il faut lever l'opinion pour que l'on prenne comme exemple le village de Maurecourt et, en prenant le village de Maurecourt pour le sauver, nous mènerons une bataille symbolique sur le plan de l'Île-de-France. Ceci est possible. Mesdames et Messieurs les journalistes de la radio, de la télévision et de la presse écrite, on vous appelle au secours, aidez-nous à cette levée d'opinion.

(Applaudissements).

Nous demandons aux renseignements généraux, organe particulièrement utile dans une démocratie comme la nôtre, de bien avertir les autorités que, si le tracé rouge revenait d'actualité, la riposte serait immédiate, qu'ils seront responsables du désordre public qu'il crée puisque la parole de l'Etat serait bafouée, ce qui était incompréhensible pour les populations et leurs élus.

Merci les renseignements généraux de faire votre travail.

(Applaudissements).

Je voudrais ce soir que l'on s'attarde quelques instants car ce sinistre est partout comme cela, la colline de l'Hautil, point culminant d'Île-de-France, 160 m, rayon panoramique à 180°, personnellement je remercie M. DEBARLE car il a été très vigilant en arrêtant les provocations.

Sur l'ancien dossier, il était écrit que la vision était tellement exceptionnelle qu'il fallait la sauvegarder pour les usagers de l'autoroute en l'enlevant aux habitants.

M. DEBARLE, certainement pris dans sa compétence et dans son action et pressé par des autorités qui prennent des décisions à la place des politiques, en rajoute dans d'autres pages, notamment quand il dit : « Grâce à l'autoroute, nous allons faire la reconquête du réseau local ». Quelle reconquête ? La RN13 est une voie commerciale. Les magasins s'y construisent partout. Le maire de Poissy, MASDEU ARUS, veut faire même les terrasses du Poncy avec 300 000 visiteurs par an supplémentaires sur RN13 qui n'en peut plus.

(Huées et sifflements).

Quelle reconquête du réseau avec une RN14 qui est devenue une artère commerciale sur laquelle on vient d'installer Alinéa et Ikea, elle ne circule plus ?

Quelle reconquête du réseau local ? La question est posée.

Mais, ce qui va arriver à Orgeval, le plus grand échangeur d'Europe, 55 hectares, 4 fois Rocquencourt, c'est écrit et c'est ce qui est incompréhensible, c'est que ce cas de figure existe.

Je vais vous lire un article du Nouvel Observateur d'avril 2005.

Souriez, vous êtes sur la Francilienne, à 30 à l'heure. Les Franciliens continuent de s'installer en masse dans le 77, les embouteillages aussi. Cherchez l'erreur.

Soit un drôle de périphérique qui traverse les champs autour de l'Ile-de-France nommé la Francilienne, ouvert au milieu des années 80 pour relier entre elles les cinq villes nouvelles, soit une autoroute, l'A4, et une ligne de RER, le A, qui conduisent quotidiennement un paquet de Seine-et-Marnais dans la capitale.

Soit Laurent, un type bien élégant, fonctionnaire, qui a lâché, il y a 18 mois, son appartement parisien pour une maison dans le 77, poussé dehors par les prix de l'immobilier à Paris. Laurent est sérieux. A 8 heures tapantes, quatre matins par semaine, il arrive le premier au bureau à Paris et, pour cause, il doit impérativement quitter sa maison en voiture à 7 heures et rejoindre le RER A via la Francilienne sud pas encore totalement bouchée à cette heure-là, empruntée par de colossaux camions de fraises et de sauces tomates qui contournent Paris et par les nombreux habitants de Seine-et-Marne. Cette deux fois deux voies est l'un des axes les plus bondés d'Ile-de-France, le trafic a augmenté de 60 % entre 90 et 99 sur la portion de 7 km la plus chargée, promise à d'interminables travaux d'élargissement fin 2015. 102 000 véhicules dont 11 000 poids lourds passent chaque jour et j'arrête, tout l'article est ainsi. C'est une véritable catastrophe cette combinaison de l'A104 et de l'A4. Cherchez l'erreur entre l'A104 et l'A13 et l'A12.

(Vifs applaudissements).

Pour terminer, l'air d'étude qui nous est présentée aujourd'hui ne nous apprend strictement rien que nous ne sachions déjà. Il suffit simplement d'aller directement aux conclusions qui tendent de justifier l'injustifiable. Il est facile de vendre aux politiques sur une carte, sous les ors de la République, le tracé idéal, le plus court et le moins cher. Tant pis pour les habitants sacrifiés. On ne fait pas d'omelette sans casser les oeufs, surtout lorsque l'on n'est pas concerné.

Je voudrais dire à l'héritier de l'illustre colonel que, dans cette affaire, son père nous a donné l'exemple de la résistance, nous ne capitulerons jamais.

(Vifs applaudissements).

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

Merci, Monsieur BLOT.

Nous avons quelques questions dans la salle qui ont été posées sur des petits papiers.

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

J'en ai une à propos des réserves foncières.

Qu'en est-il du gel ou de la réservation des terrains dans les différents tracés ?

Et une question un peu plus forte. Pourquoi l'Etat a acheté des terrains le long du tracé rouge si c'est pour ne pas faire le tracé ?

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

En fonction des différents tracés, il est clair que c'est uniquement sur le tracé rouge qu'il y a des emplacements réservés dans les plans d'occupation des sols et aujourd'hui les plans locaux d'urbanisme. Ces plans ont été faits effectivement pour réserver d'une part l'emprise de l'autoroute et sont bordés d'une zone non edificandi, donc, une zone où c'est inconstructible. C'est uniquement sur ce tracé. Les autres tracés ne sont aujourd'hui absolument pas protégés par les documents d'urbanisme.

Ensuite, les terrains qui ont été achetés, une fois que l'on a ces emplacements réservés, une personne qui souhaite vendre un terrain peut proposer sa vente à l'Etat et l'Etat achète le terrain.

Autre mode d'acquisition de ces parcelles qui a été pas mal développé dans le secteur, c'est l'agence foncière et technique de la région parisienne qui a acquis un certain nombre de terrains, mais dans le cadre de zones d'aménagement différé, c'est-à-dire dans le cadre de développement qui n'était pas encore décidé. Ces terrains ont été achetés j'ai envie de dire absolument pas à cause de l'autoroute. Les zones d'aménagement différé font plusieurs hectares, peuvent être larges d'un certain nombre de kilomètres et, donc, ce sont des réserves foncières complètes.

Si vous regardez les parcelles qui ont été acquises par cet établissement, vous voyez qu'elles sont réparties sur l'ensemble de ces zones d'aménagement différé.

C'est pour cette raison, comme je l'avais dit lors d'une précédente rencontre à M. BLOT, qu'aujourd'hui il y a des parcelles acquises, mais celles-ci ne dépassent pas plus de 5 % de la superficie nécessaire qu'il faudrait acquérir pour réaliser l'autoroute si celle-ci était construite.

Si des fois le tracé rouge était abandonné par l'Etat, ces terrains seraient remis à la vente.

(Protestations).

Excusez-moi de vous avoir provoqué. Nous sommes dans un débat public et ce tracé est dans le débat public. Si des fois le Ministre ne retenait pas à l'issue de ce débat public ce tracé, ces terrains seraient remis en vente à partir du moment où les emprises réservées seraient levées, ce qui, jusqu'à aujourd'hui, n'a jamais été fait.

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

Merci, Monsieur DEBARLE, pour ces explications.

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

Nous avons un premier groupe de questions sur les techniques de protection qui peuvent exister lorsqu'une autoroute est construite.

Une première porte sur les protections par rapport à la pollution de l'air. Quelles sont les conditions techniques prévues pour les tranchées couvertes et les tunnels concernant la pollution ? Est-il prévu des filtres ou tout autre équipement valable ?

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

D'une manière générale, on ne parle pas spécialement de ce tracé, comment on se débrouille avec ce qu'a évoqué tout à l'heure M. Joël TISSIER ?

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

Autant on sait protéger du bruit, autant, sur la pollution, aujourd'hui, nous n'avons pas pris en compte des techniques de protection contre la pollution autre que la dispersion des polluants.

La presse s'est récemment fait l'écho de tentatives aujourd'hui au stade expérimental dans les pays nordiques pour le piège du dioxyde d'azote. Il y a également certains tunnels où l'on essaye de faire des revêtements au titane qui permettent d'absorber ces polluants, mais nous n'avons pas aujourd'hui le recul nécessaire pour voir ce que peuvent donner ce type de protections, donc, nous ne les avons pas prises en compte.

Par contre, dans l'étude de pollution, nous avons regardé quels seraient les polluants émis, à quelle concentration et de quelle manière ceux-ci pouvaient être dispersés.

Nous avons souhaité nous mettre en la matière dans l'hypothèse la plus défavorable. Ceci explique, et cela a été mis en valeur tout à l'heure par M. Joël TISSIER, que, sur le tracé bleu, on peut voir sur nos cartes de pollution une pollution excessivement importante à la sortie des deux extrémités de tunnel qui sont sous la forêt de Saint-Germain. Ce qui veut dire que, si l'on devait faire ce tracé bleu, il n'est pas possible de rejeter les gaz d'échappement uniquement aux extrémités des tunnels, il faudrait faire d'autres sources de ventilation pour mieux disperser les polluants.

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

Merci, Monsieur DEBARLE.

D'autres questions ?

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

Après, même type de question concernant le bruit. Là, cela venait du site Internet, d'un habitant de Maurecourt qui dit : « Il me paraît essentiel pour préserver la qualité de vie des habitants que le tronçon longeant le village soit protégé au maximum pour limiter les pollutions diverses. »

DANS LA SALLE : On n'en veut pas !

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

On a bien compris que vous n'en vouliez pas, mais simplement ce peut être l'occasion quand même pour le maître d'ouvrage d'expliquer un peu le type de protections phoniques qui peuvent exister en général.

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

Oui, je crois qu'il faut en parler en général. Là, ce n'est pas un problème spécifique Maurecourt.

Pour les protections phoniques, quelles sont les techniques, Monsieur DEBARLE ?

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

Les protections phoniques que nous avons prises en compte, ce sont d'une part des écrans acoustiques que vous pouvez voir notamment vous en avez un grand nombre sur l'autoroute A14.

DANS LA SALLE : C'est beau !!!

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

Vous avez ici un exemple d'écran acoustique. Ce sont des photos qui sont prises à Carrières-sur-Seine, donc, sur l'autoroute A14, qui est l'autoroute la plus récente construite. Vous pouvez vérifier ce type de photos en allant vous promener à Carrières-sur-Seine, ce n'est pas très loin.

Ensuite, vous avez des merlons de terre. C'est quand on a un petit peu plus de place que l'on peut mettre ces merlons de terre ou quand on est dans des zones naturelles où l'on peut faire des paysages vallonnés. Souvent, ils sont couplés avec une autoroute en déblai, c'est-à-dire une autoroute dont la chaussée se situe en dessous du niveau du sol.

Quand toutes ces protections ne sont pas suffisantes, on est amené à recouvrir l'autoroute, donc, on construit en tranchée couverte ou en tunnel.

M. PASCAL PERRIAU, MAURECOURTOIS : C'est 6 m le parcours.

DANS LA SALLE : Où habitez-vous ?

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

Je ne pense pas être là pour donner mon adresse. J'habite à Paris. Je vous le dis facilement car je pense que, quel que soit l'endroit où j'habite, cela poserait problème. Si j'habitais un tracé, vous me le reprocheriez aussi.

Quand on habite Paris, en termes de pollution, on reçoit plus de choses qu'à Maurecourt, je suis d'accord avec vous.

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

On a un deuxième groupe de questions qui concernent plus la manière d'évaluer le nombre d'habitants impactés par ville en fonction de la distance à l'autoroute.

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

L'auteur de cette question est peut-être dans la salle.

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

C'est M. NICOLAS d'Andrézy qui nous dit que c'est un chiffre qui mériterait d'être détaillé dans le dossier.

On peut aussi coupler cette question avec une autre question sur la demande d'étude complémentaire concernant le bruit et c'est M. BELLEMIN, maire adjoint d'Andrézy qui souhaite poser une question à ce sujet.

M. Alain NICOLAS, Andrézy :

J'habite Andrézy. En fait, la question n'était pas spécifiquement sur le bruit. C'était juste que j'étais un petit peu choqué par le fait qu'il y ait écrit quelque part sur le dossier qu'il n'y avait que 25 000 habitants qui étaient impactés par le tracé rouge. C'est une formulation qui m'a choqué.

Deuxièmement, je trouve que cette statistique, puisque l'on est tous maintenant dans cette salle des statistiques, mériterait d'être un petit peu détaillée. Quand on est impacté par l'autoroute, on l'est à différents niveaux. On peut être à 500 m du tracé, à 400 m, à 300 m, voire même sur le tracé. Combien de personnes vont être expropriées ? Combien de personnes vont avoir l'autoroute au bout de leur jardin ? Ce sont des chiffres qui mériteraient d'être un peu détaillés, ne serait-ce que par respect pour les gens.

(Applaudissements).

C'était ma question et je voudrais ajouter un commentaire.

On parle du bruit, de la pollution. Ce que j'ai vu ce soir sur les photos de M. TISSIER par exemple, en dehors du bruit et de la pollution, la présence même de l'autoroute dans un village comme Maurecourt ou derrière les Charvaux, je connais très bien tous ces coins pour les emprunter, je trouve que c'est inacceptable pour les habitants.

(Applaudissements).

M. Robert BELLEMIN, maire adjoint à Andrésy :

Bonsoir à tous et je salue particulièrement mon ancien directeur général pour qui j'ai gardé de l'estime et de la confiance dans cette affaire.

Un autre préambule, en 1988, j'étais accompagné de M. DEJOU, aujourd'hui Président du Copra, il y a eu des documents que j'ai versés à la commission pour faire savoir qu'à l'époque, par écrit, nous avons marqué notre opposition au tracé rouge. C'était en 1988. Je n'y reviens pas, le dossier est versé à la commission.

Pour parler du bruit, vous ne faites pas référence dans le dossier d'étude à la loi du 26 octobre 2005. Cette loi transpose en droit français les règles européennes. Elle prescrit des cartes de bruit, des plans de prévention et d'action pour toutes les grandes infrastructures de transport routier, ferroviaire, aérien et cela pour les grandes agglomérations. Ces cartes sont établies soit par les villes, soit par les communautés.

L'enjeu, c'est l'impact sur les pollutions à la santé, je n'insiste pas.

Ma proposition consiste à demander un complément d'étude d'impact, le dénombrement des populations concernées par les seuils de bruit que vous avez retenus, dénombrer les populations, ceci avec prise en compte de l'évolution de cet impact dans le temps avec l'évolution des trafics et cela dans plusieurs hypothèses. On ne fait pas l'autoroute, que se passe-t-il sur les voies existantes en matière de pollution sonore ? Sur les divers tracés, ces dernières études prendront en compte si possible les autres nuisances dont j'ai à m'occuper parfois, les nuisances aériennes ou ferroviaires. Il faut prendre en compte aussi la nature des bâtiments existants. C'est une grosse étude.

La communauté urbaine de Lyon engage actuellement cette étude. C'est un processus assez lourd qui retient une aire d'influence de 500 m en tissu urbain près des ouvrages ou de 100 m en tissu urbain fermé. Si l'on se préoccupe à Lyon d'améliorer une situation existante, il conviendrait que cette étude de bruit s'impose avant de réaliser un ouvrage dont les nuisances sonores seront inacceptables.

(Applaudissements).

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

Monsieur DEBARLE, sur la loi de 2005.

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

Par rapport à la circulaire de 2005 et ce recensement des nuisances sonores, effectivement, il est demandé sur toutes les agglomérations que ces agglomérations prennent l'initiative de recenser ce que l'on appelle les points noirs bruit. Ces points noirs bruit, ce sont les zones où le bruit perçu est supérieur à 70 décibels, c'est un bruit qui est émis par les infrastructures existantes. Cette circulaire ne concerne pas les routes à construire. Elle ne concerne pas les routes à construire puisque, de toute façon, les normes nous imposent de ne pas émettre plus de 60 décibels, donc, les routes qui sont construites aujourd'hui ne sont plus construites du tout de la même manière que les anciennes. Vous le voyez avec l'autoroute A14, c'est quand même un peu moins bruyant d'être à proximité de l'autoroute A14 que d'être à proximité de l'autoroute A15.

(Mouvements divers).

Je vous cite des exemples de comparaison de mode de construction puisque l'on m'interroge sur les décibels et la manière dont ces points noirs bruit sont recensés.

Concernant le recensement des populations et les chiffres qui sont dans le dossier, effectivement, nous avons recensé avec les chiffres du recensement de 1999 le nombre d'habitants qui étaient situés dans une bande de 1 km de large centrée sur un des tracés soumis au débat. Si l'on compte dans cette bande-là, et pourquoi avoir choisi 500 m, c'est parce que l'on a vu tout à l'heure sur la pollution dans l'exposé de M. TISSIER qu'à partir de 500 m la pollution a quasiment tout le temps rejoint la pollution de fond, même souvent bien avant. En termes de bruit, quand on est dans des zones semi-urbaines, le bruit émis par une route aux nouvelles énormes est couvert par le bruit des autres routes ou les autres bruits.

Quand on calcule la population de cette manière, on arrive pour le tracé rouge au chiffre de 25 000 habitants. Ce chiffre est intermédiaire parmi ceux de l'ensemble des tracés.

Les deux tracés où il y a le moins de gens a priori impactés, donc, ce sont des recensements qui sont faits avant que nous dessinions les protections qui, ensuite, vont permettre de diminuer les nuisances qui peuvent être apportées, donc, le tracé violet et le tracé bleu, ont dans une bande de 1 km de large environ 15 000 habitants.

Ensuite, nous avons le tracé rouge qui a 25 000 habitants.

Puis, le tracé noir, avec un petit peu plus de 26 000 habitants.

Enfin, le tracé vert avec pratiquement 33 000 habitants.

Voilà les chiffres que nous avons du nombre d'habitants qui peuvent être impactés.

DANS LA SALLE : Et le tracé mauve ?

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

Le tracé mauve, c'est le tracé violet, donc, le violet comme le bleu sont à 15 000 habitants.

Ensuite, nous avons à partir de là fait des ouvrages pour diminuer le bruit. Ces ouvrages sont dimensionnés de telle manière qu'au moins pratiquement partout on est à un niveau de bruit inférieur à 60 décibels.

Ce niveau de bruit, de la manière dont nous l'avons calculé pour dimensionner les ouvrages, nous avons pris le bruit maximum qui peut être émis par la route, c'est-à-dire que nous ne sommes pas mis au moment de l'ouverture du prolongement de la Francilienne ou quelques années après, simplement, on sait qu'une route émet un bruit maximum quand chaque voie de la route est empruntée par 1 000 véhicules qui roulent à 105 km/heure et dans des files qui comportent 20 % de poids lourds.

Voilà comment a été calculé le bruit pour chacun des tracés du prolongement de la Francilienne. Ce bruit ne s'est pas calculé en fonction des dernières circulaires et notamment en fonction des dernières circulaires européennes car ces circulaires nous demandent de calculer le bruit à la fois en journée, en soirée et la nuit et sur des trafics réels. Nous nous sommes mis dans des hypothèses plus défavorables.

Egalement, nous n'avons pas pris en compte les revêtements qui seront apportés comme sur toutes les routes nouvelles, ce que l'on appelle les revêtements absorbants, les bitumes qui absorbent un petit peu le bruit car, encore aujourd'hui, on sait que c'est efficace pendant un certain nombre d'années, mais on n'a pas le recul par rapport aux périodes de renouvellement des couches de roulement de chaussées pour voir exactement ce que cela apporte.

Vous pouvez voir sur les cartes de bruit, chaque fois qu'elles sont distribuées, de temps en temps, il y a quelques pavillons qui dépassent les 60 décibels, ce qui veut dire qu'il y a deux

solutions dans ce cas-là, soit il faut améliorer les protections, soit nous sommes obligés d'isoler les bâtiments de manière plus importante.

DANS LA SALLE : Donnez-nous une carte !

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

Une autre question ?

Monsieur le Maire, c'est un peu vous qui déciderez quand vous pensez le seuil de la saturation. Moi, je continue, il n'y a pas de problème.

M. Voltaire BERTOLINO, Maurecourtois :

J'ai une petite question concernant le tableau de synthèse page 81. Sur l'air, c'est marqué que cela augmente le dioxyde de carbone, rien de nouveau sous le soleil ; augmentation des émissions des oxydes d'azote, du benzène et des particules fines. En dessous, c'est marqué : pour ces trois polluants, les émissions restent toutefois nettement inférieures aux émissions actuelles. Cela veut dire quoi ?

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

Monsieur DEBARLE, là, il faut peut-être expliquer.

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

Que se passe-t-il entre aujourd'hui et 2020 ? Déjà, dans l'exposé que l'on a eu au début, un certain nombre de courbes montraient que la pollution avait tendance à diminuer depuis un certain nombre d'années.

(Manifestations et rires).

S'il y a besoin, je vous invite à vous reporter à un certain nombre de diapositives qui étaient dans l'exposé de M. TISSIER sur lesquelles on voyait que, pour un grand nombre de polluants, il y avait une diminution.

Si l'on regarde sur les dix dernières années, un certain nombre de polluants ont eu tendance à baisser, le benzène. Pourquoi le benzène a baissé ? Simplement parce que la teneur en benzène dans les carburants a été limitée.

DANS LA SALLE :

Je trouve qu'il ne faut pas raconter des choses comme cela. On dit que la pollution diminue. Il faut quand même savoir une chose. Les gens qui ont une voiture diesel, pour l'instant, ils ne sont pas équipés. Comme ils font 40 % de plus de kilomètres, ils font en gros en moyenne 17 000 km par an alors que les conducteurs à l'essence font 11 000. Quand on tient compte de cela, on s'aperçoit que les particules augmentent. On se garde bien dans la région de mesurer les particules à 2,5. On n'a pas mis par exemple le petit tamis qui va retenir les 2,5 car les 2,5 sont dangereuses. Il y a même un endroit où l'on ne mesure pas. Je crois que c'est à Mantes, la station ne fait plus les mesures de PM10. Donc, ne venez pas nous raconter des bobards là-dessus.

Maintenant, pour la pollution sonore, quand on regarde le dossier, vous évoquez 60 décibels pour le jour et 50 décibels pour la nuit. Vous dites que c'est ce qui va se passer.

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

Je vous ai dit que c'étaient les normes, je n'ai pas dit que c'est ce qu'il allait se passer.

DANS LA SALLE :

Après, dans la synthèse, vous évoquez que l'on pourrait admettre un système modéré. A ce moment-là, vous passez à 65 de jour et 60 de nuit, c'est inacceptable car, quand on passe

de 60 à 65, on triple la puissance sonore. C'est un phénomène, malheureusement, vous n'y pouvez rien, physique, c'est ainsi. Alors, il ne faut pas dire des choses.

Je reprends l'idée de monsieur car je l'ai constaté en lisant le dossier de très près sur le plan acoustique car on parle beaucoup de la pollution chimique, c'est vrai, c'est très spectaculaire, cela sent, on sait quand il y a une pollution. Le bruit, c'est beaucoup plus dangereux. C'est un peu comme les centrales nucléaires, on ne voit pas les radiations, mais elles existent. Le bruit, c'est la même chose.

Un dossier a été fait par le ministère de l'Environnement, c'était par Roselyne BACHELOT, elle disait justement dans ce dossier que le cerveau s'habitue, il filtre le bruit, mais que le système nerveux enregistre tout. Cela se traduit par des excès. Dans la journée, l'été par exemple, quand vous avez des fenêtres isolantes, l'été, il faut bien les ouvrir et, à ce moment-là, vous avez vos 65 décibels. Ce ne sont pas vos petites fenêtres qui vont arranger les choses, Monsieur DEBARLE.

(Applaudissements)

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

Je maintiens ce que j'ai dit, les moyennes, et vous le voyez dans le dossier, pour avoir dimensionné les protections acoustiques, c'est bien 60 décibels, c'est-à-dire le bruit qui, habituellement, est pour des logements en zone modérée.

Ceci étant, il est exact que, dans notre dossier de débat public et notamment dans les premières pages qui sont à titre informatif, qui donnent les normes qui sont en vigueur en France, vous trouverez un tableau qui donne les normes en fonction des différentes zones et situations et vous avez la totalité de la norme qui est résumée. C'est simplement une explication de la norme, mais la décision qui a été prise sur le bruit, c'est de ne jamais dépasser les 60 décibels de jour.

Je vous invite à relire la page 27 avec les tableaux.

DANS LA SALLE :

Lorsque l'on fait des routes nouvelles, la réglementation, des fiches ont été publiées par le CIDB notamment, on doit tenir compte du bruit existant. Lorsque vous voulez faire ce fameux échangeur d'Orgeval, je suis Orgevalais, tous les tracés se terminent à Orgeval, sauf celui de l'ouest, mais vous l'avez déjà écarté pour différentes raisons, on n'y reviendra pas. Il faut tenir compte de l'état existant.

Par exemple, en forêt de Marly, vous avez mis un capteur, évidemment, 78 décibels.

Si vous veniez faire des mesures d'acoustique et de pollution sur les 50 hectares où va s'installer cet échangeur, il n'y a pas 60 décibels, il n'y a pas toute cette pollution. Donc, il faut faire des mesures à l'état existant et, ensuite, faire des simulations. Il ne faut pas placer des capteurs à des endroits où c'est très bruyant car, effectivement, le témoin est forcément mauvais pour nous.

M. VICTOR BLOT, PORTE-PAROLE DU COPRA :

Comment peut-on accepter, Monsieur DEBARLE, je vis dans un quartier à Conflans-Sainte-Honorine, on est à 35 décibels, et vous m'annoncez qu'en fonction de la réglementation je vais vivre à 60 ou 65 décibels ? Personne ne l'accepte. A Chennevière, ils vont vous manger. Personne ne l'accepte. Vous ne savez pas ce que c'est pour des gens, après une vie d'efforts et de labeur, qui ont acheté un pavillon pour être en paix. Aujourd'hui, on va au travail la peur au ventre. On ne sait plus comment élever nos enfants, comment les éduquer, comment circuler, comment stationner, vous voulez encore nous atteindre dans ce que l'on a de plus cher.

(Applaudissements).

DANS LA SALLE :

J'avais une deuxième question et je vous laisse tranquille après.

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

La question n'est pas de laisser le maître d'ouvrage tranquille, posez votre question.

DANS LA SALLE :

J'entends des chiffres un peu à droite, à gauche. Je voulais savoir si des chiffrages avaient été faits sur les asthmes, les cancers et les morts prématurées générées par l'autoroute. Des chiffrages vont-ils être faits ou ont-ils été faits ? Je n'ai pas tout épluché, mais cela va avoir un coût aussi à rajouter aux morts de la route et au coût de l'autoroute.

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

Je vais répondre à la question précédente et je reviendrai à cette question.

Pour ce qui concerne le bruit, effectivement, nous l'avons mesuré sur un certain nombre d'axes de trafic. Ce que l'on trouve sur la plupart des axes de trafic, on a 65 décibels et 70 décibels. Même quand on a un peu moins, c'est intéressant à titre d'information de savoir si le bruit par le prolongement va être supérieur ou pas au bruit que l'on perçoit déjà aujourd'hui. Ce n'est pas pour autant parce que l'on a trouvé un bruit à 70 décibels que l'on a modifié le classement de la zone et que l'on a diminué la protection des secteurs. Ceci étant, c'est une analyse de l'état existant. Nos études sont totalement à la disposition de qui le souhaite, y compris de la commission.

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

Nous demanderons l'avis d'experts indépendants sur beaucoup de choses.

DANS LA SALLE :

Je voudrais revenir sur le bruit et je m'adresse au maître d'ouvrage. Je voudrais qu'il m'explique, si nous faisons le parallèle avec la réglementation qui existe sur les installations classées, on impose à tout industriel -il y a des gens qui défendaient les industriels et c'est vrai qu'il en faut- quand on demande un permis pour une installation classée, si l'on est dans des zones périurbaines, on nous demande de faire un état des lieux avec avant activité et après activité. On vous classe l'installation et on vous demande des émergences qui sont parfois inférieures à 3 dB. Je voudrais que vous m'expliquiez comment vous pouvez affirmer que le bruit qui sera issu de l'autoroute que vous allez créer sera moins nuisible pour la santé des gens qui seront à proximité qu'une installation classée.

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

Monsieur DEBARLE, cela vous inspire une réflexion ?

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

La réglementation des installations classées, visiblement, c'est une augmentation du bruit quel que soit le bruit sonore autour.

La réglementation sur les autoroutes, de toute façon, on ne va pas être autorisé à faire plus de bruit quand on a un bruit ambiant sur une route qui est déjà à 65 ou 69 décibels. On reste quand même limité à ces 60 décibels.

DANS LA SALLE : Mais, avant l'autoroute.

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

Avant l'autoroute, ce sont les mesures de bruit que nous avons faites sur un certain nombre de points du territoire.

DANS LA SALLE :

Il faudra faire appel à des experts extérieurs et on leur demandera qu'ils placent les capteurs aux endroits ad hoc, pas où vous les avez mis.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

Monsieur DEBARLE, j'ai lu vos deux annexes sur le bruit. J'ai d'abord une question. C'est comme pour tout à l'heure, je veux être sûr d'avoir bien compris. Quand vous parlez de saturation acoustique à 1 000 véhicules/heure, sachant que, il suffit de faire une petite règle de 3, l'A104 a 105 000 véhicules par jour, cela représente 2 000 véhicules/heure par voie, donc, la première question est si je passe de 1 000 véhicules/heure à 2 000 véhicules/heure, le principe de saturation acoustique veut-il dire que les 1 000 véhicules supplémentaires ne font pas plus de bruit.

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

Ils feront effectivement moins de bruit car ils ne rouleront pas à la même vitesse. Ils rouleront moins lentement.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

Donc, le bruit n'augmentera pas entre 1 000 et 2 000 véhicules/heure par voie.

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

Oui, tout à fait. Le bruit des véhicules est produit par trois sources : le frottement de l'air, le frottement des pneus et le bruit des moteurs. En fonction de la vitesse à laquelle vous allez, vous faites plus ou moins de bruit. Quand une moto, là, c'est vraiment criant, qui passe à côté de vous à 100 km/heure, elle fait nettement plus de bruit qu'à 50 km/heure.

Quand il y a 2 000 véhicules sur une voie, on en a parlé tout à l'heure sur l'autoroute A13, je ne crois pas que l'on roule à 105 km/heure, donc, cela fait moins de bruit.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

Avant de passer à ma question sur le bruit, sur vos annexes, cela veut dire que, comme vous prévoyez 2 000 véhicules/heure sur l'A104 tracé rouge, vous prévoyez d'ores et déjà un ralentissement.

(Applaudissements).

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

Je ne crois pas que l'Etat peut prendre une décision de construire une autoroute pour qu'elle ne soit fréquentée par personne et qu'il y ait un déséquilibre complet par rapport aux autres axes routiers en région Ile-de-France.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

Je reviens sur le bruit. Ma deuxième question préliminaire pour être sûr d'avoir bien compris, quand vous parlez de 60 décibels, est-ce la contribution du nouvel ouvrage à 60 décibels ou est-ce le bruit final à 60 décibels, c'est-à-dire ce qui existe plus l'ouvrage existant ?

Je pose la question car j'ai lu vos annexes et, dans vos annexes, vous avez pris 26 mesures de bruit. Je ne les ai pas avec moi car elles sont un peu volumineuses en papier mais, de mémoire, 22 mesures sur les 26 dépassent 60 décibels avant la construction de l'autoroute ou des autoroutes puisque c'est sur la zone d'étude, et je crois de mémoire, mais on vérifiera, que 16 mesures sur les 26 dépassent avant la construction de l'autoroute

65 décibels. Comment peut-on en rajoutant une autoroute descendre en dessous de 60 décibels alors qu'aujourd'hui on est à 65 ?

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

C'est le bruit perçu par quelqu'un qui est au voisinage de l'autoroute. Je m'explique. On a un bruit d'autoroute, quelqu'un qui va être à 20 m de l'autoroute va percevoir par exemple 58 décibels, celui qui sera à 50 m va percevoir 55 et le bruit va diminuer de plus en plus.

La manière dont s'additionnent les bruits, il faut savoir que, quand on a un doublement du bruit, quand on a une infrastructure à 60 décibels et que l'on rajoute 60 décibels, compte tenu que c'est une échelle logarithmique, le total des deux, cela fait 63.

Quand vous avez un bruit de fond de 69 et que vous rajoutez un bruit de 60, 60 plus 69 égale 69. C'est le principe du calcul logarithmique.

Quand vous avez un bruit fort, vous pouvez toujours essayer de rajouter un bruit faible, cela ne change pas la perception du bruit fort.

Mais, je n'ai pas d'autoroute qui absorbe le bruit ambiant. Je ne sais pas faire.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

Je ne connais pas la position exacte des capteurs à Maurecourt. Je peux vous parler de Poissy puisque je suis de Poissy. Le capteur a été posé sur l'île de Migneaux, mais du côté du grand bras, c'est-à-dire qu'il regardait la grande partie de la Seine là où se trouvent les péniches, sachant que la D153 qui supporte 30 000 véhicules par jour, ce qui fait à peu près 11 millions de véhicules par an, plus les trains grande ligne, plus les trains de voyageurs franciliens, plus le trafic de voyageurs se trouvent de l'autre côté. Vous sortez une mesure à 59,3 pour l'île des Migneaux, mais vous la prenez à un endroit où des maisons font écran, un peu de forêt et en vous tournant vous regardez dans la direction opposée à l'origine du bruit existant. Je ne sais pas si c'est ainsi pour toutes les mesures qui ont été prises, mais cela ne me paraît pas très sérieux.

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

Il y a deux mesures de bruit dans l'analyse de l'état actuel qui m'ont personnellement étonné : Maurecourt et l'île des Migneaux.

Je vais commencer par l'île des Migneaux. Effectivement, quand j'avais été me promener sur l'île des Migneaux, c'était un coin qui paraissait calme. Le résultat des mesures, c'est que, malgré les protections des pavillons, aujourd'hui, sans autoroute, on a déjà 59 décibels.

M. SEBASTIEN LANZA, POISSY :

On a beaucoup plus.

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

Effectivement, si l'on se met de l'autre côté, à cause des routes et de la voie ferrée, vous avez beaucoup plus. Ceci étant, ce n'est pas pour autant que l'on va vous faire une autoroute qui dépassera les 60 décibels. Votre bruit ambiant est effectivement quand on est de l'autre côté supérieur à 70 décibels, ce qui fait que, même si l'on avait un prolongement de la Francilienne qui émettait 60 décibels, 70 + 60 égale toujours 70. Le bruit ambiant masquerait le bruit de l'autoroute même s'il faisait 60 décibels.

On est en train de parler justement de bruit moyen, les chiffres qui ont été donnés.

Vous trouverez dans notre dossier des études un certain nombre de bruits. Vous allez trouver le bruit moyen, le bruit maximum qui a été perçu et le bruit minimum.

Le bruit minimum, et j'en viens au deuxième point qui m'a étonné, c'est à Maurecourt qu'on l'a perçu. A un moment de la nuit, Maurecourt, c'est marqué dans notre dossier, descend à 22 décibels. Là, effectivement, c'est très bas.

L'endroit où a été prise cette mesure, c'est dans la rue du Fay. Dans les documents qui vous ont été remis, vous avez les mesures de bruit qui ont été faites sur Maurecourt, donc, je vous invite à vous y reporter.

Sur le schéma du bas, vous voyez une flèche rouge qui vous indique l'endroit où la mesure de bruit a été faite. Cette mesure de bruit a été faite le 28 novembre 2005.

Vous avez d'abord une première colonne où il est marqué LEQ, c'est de l'anglais, c'est le niveau de bruit équivalent, donc, c'est une moyenne. On a mesuré en moyenne entre 6 heures et 22 heures un bruit à 52,5 décibels et la nuit de 41,7.

Après, on a un L95. Ceci veut dire que, pendant 95 % du temps, le bruit est supérieur au chiffre qui est dans la colonne, c'est-à-dire qu'à l'inverse pendant 5 % du temps on a un bruit qui est de l'ordre de 22 décibels à Maurecourt.

Vous avez ensuite le bruit que vous pouvez percevoir pendant 50 % du temps, 10 % du temps.

Le L1, c'est vraiment le pic de bruit qui peut être perçu.

Vous avez le détail de ces courbes dans notre dossier des études où vous avez tout le dossier de l'ensemble de ces mesures de bruit.

Nous avons fait une autre mesure de bruit au niveau de Maurecourt près de la ZAC de Choisy où l'on a mesuré du bruit de jour à hauteur de 55 décibels et du bruit de 46 décibels. L'intérêt en plus de ces mesures de bruit, c'est que, la manière dont sont faites les moyennes, elles sont faites exactement de la même manière que sont faits les calculs pour dimensionner les ouvrages lors de la construction d'une infrastructure neuve.

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

Merci, Monsieur DEBARLE.

Y a-t-il encore des questions ?

Mme MICHELE BARATELLA, Conseillère municipale de Maurecourt :

J'ai beaucoup travaillé avec M. Joël TISSIER. Je suis surprise par le papier que vous nous distribuez ce soir. On a vu plusieurs tracés d'autoroute dont un qui est arrivé à peu près 15 jours avant le 8 mars sur lequel on avait perdu un échangeur. Nous nous sommes réjouis. Par la suite, 10 après, un autre pavé sur cette autoroute qui est arrivé en mairie et on avait gagné six échangeurs à la place, six ronds-points. Je trouve cela très bizarre. C'est joli comme dessin, mais qu'est-ce que cela nous apporte ? C'est pour mieux diffuser la circulation dans nos petites rues ? C'est pour diffuser le bruit également ? Comment cela se fait qu'en l'espace de dix jours on ait perdu un échangeur et que l'on ait gagné six ronds-points ?

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

Le document, donc, le dossier du maître d'ouvrage, nous avons effectivement des échangeurs qui sont dessinés en blanc, donc, de manière excessivement visible sur les photos aériennes. Je sais que ces dessins ont été repris par rapport à ce qu'ils étaient avant car ce qui était dessiné n'était pas très visible. Je suppose que le document auquel vous faites référence doit être un document qui a dû être dessiné avant.

Sur celui qui est distribué ce soir, vous avez un échangeur qui est exactement le même que celui qui est dans le dossier.

MME MICHELE BARATELLA, CONSEILLERE MUNICIPALE DE MAURECOURT :

Comment se fait-il que, dix jours après, on avait gagné six ronds-points à la place de l'échangeur ?

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

Je pense que vous n'avez pas gagné ni perdu six échangeurs.

MME MICHELE BARATELLA, CONSEILLERE MUNICIPALE DE MAURECOURT :

Vous le comptez comme vous voulez. En tout cas, on a de jolis dessins. J'espère qu'ils resteront à l'état de dessins.

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

Je vous dis que nous avons constaté que, sur nos premières parutions, les échangeurs n'étaient pas visibles et les dessins ont été repris. Je pense que cela provient de là.

Pourquoi il y a ce dessin d'échangeurs assez important surtout que c'est sur un demi-échangeur ?

Je souhaite revenir à ce qui se passera entre aujourd'hui et 2020 tel que nous l'avons étudié.

D'ici 2020, le pont de Conflans, c'est-à-dire le pont sur l'Oise qui permet de rejoindre Conflans-Sainte-Honorine, va passer de ce que j'appellerais d'une situation chargée aujourd'hui à une saturation. Donc, un certain nombre de personnes vont chercher, pour quand même franchir soit la Seine, soit l'Oise, à atteindre d'autres ponts. Il n'y a que deux possibilités aujourd'hui, au sud, le pont de Poissy, et au nord, le pont de Neuville. Ce qui veut dire que les gens qui ne pourront pas passer sur le pont de Conflans, un certain nombre, ceux qui veulent aller au nord, vont traverser Maurecourt. La traversée de Maurecourt par ces automobilistes font qu'en ce qui concerne la rue de Pontoise, on aurait environ un doublement du trafic actuel et, compte tenu de la largeur des rues, nous allons être à la limite de la saturation, des gens vont prendre la rue de Choisy pour éviter de passer par là. Ceci a conduit au départ à dessiner dans le cadre du tracé rouge des échangeurs qui permettent de capter les gens qui passent à la fois par la rue de Choisy et par la rue de Pontoise.

Cependant, quand on regarde ce qui se passe si l'on réalise le tracé rouge, un premier échangeur se situe à la limite entre Andrésy et Chanteloup-les-Vignes, qui est accessible, qui permettrait aux Andrésiens d'aller sur le prolongement de la Francilienne directement par le sud, donc, ils ne viendraient pas reprendre par le nord puisqu'ils passeraient pas là et ne passeraient même plus par le pont sur l'Oise. Donc, ces personnes, c'est du trafic en moins.

Egalement, on s'aperçoit que, grâce à ce trafic et un délestage du pont sur l'Oise, on redescend énormément la circulation dans Maurecourt. On la redescend de telle manière que, pratiquement, on ne revient à aucune circulation sur la route de Choisy.

(Mouvements divers).

Par où les gens passent ? Les gens reviennent sur la rue de Pontoise.

Aujourd'hui, je pense qu'il n'est pas utile de dessiner un échangeur tel qu'il est figuré sur le dossier compte tenu des études que l'on a menées depuis le début du débat public au vu des questions que vous avez pu poser.

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. 184 :

Vous êtes en train de nous vendre le rouge.

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

Je réponds à une question, Monsieur BLOT.

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. 184 :

On n'en veut pas.

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

On a bien compris. Terminez, Monsieur DEBARLE.

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

Ce demi-échangeur qui est essentiellement emprunté, comme vous l'avez dit, par les gens de Jouy-le-Moutier ou de Vauréal, on n'a besoin d'avoir qu'un demi-échangeur, pourrait être supprimé. On a regardé les trafics, c'est quelque chose qui pourrait être supprimé. Simplement, dans un secteur où l'on manque de ponts, la suppression de l'accès à un pont est une décision qui n'est certainement pas facile à prendre. Je ne vais pas vous dire que cela devra être étudié si le tracé rouge était décidé car ce serait un peu de la provocation, mais nous n'en sommes pas encore là dans nos études pour pouvoir prendre une décision.

De toute façon, cet échangeur ne me paraît pas, tel qu'il est dessiné ici, totalement utile. C'est bien pour cela que, dans chacun de nos tracés, on dit bien que l'on a essayé d'être le plus représentatif possible mais, en l'état de nos études, il peut y avoir des changements par rapport à ce qui figurait.

DANS LA SALLE :

NON A L'A104 DANS NOS PAVILLONS ET NOS IMMEUBLES.

OUI A L'A104 DANS LES CHAMPS DE BETTERAVES ET LES CHAMPS DE PATATES.

NON AU SACCAGE DANS NOTRE REGION.

OUI TROIS PREMIERS MINISTRES ONT DEJA TRANCHE.

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

Monsieur le Maire, il est minuit. On ne peut pas continuer indéfiniment. On a rassemblé ici un matériel considérable. Tout ceci sera approfondi. Il y a d'autres endroits bien sûr où l'on va revenir sur les impacts sur la santé.

Je souhaiterais que M. le Maire de Maurecourt conclue cette réunion.

Monsieur le Maire, on vous demande de surseoir quelques instants. Ce sera la dernière question.

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

Dans les études sur la qualité de l'air, vous verrez ce que l'on appelle l'indice pollution/population, c'est-à-dire que c'est un dénombrement sur la base toujours du recensement de 1999 du nombre de personnes qui auraient une exposition à une qualité de l'air qui serait moins bonne que celle qui est imposée par l'objectif de qualité.

Par contre, c'est vrai que nous n'avons pas transformé ceci en taux de maladies car, en l'état de nos études-

DANS LA SALLE : C'est gênant !

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

Non, ce n'est pas gênant. Je pense que la réunion thématique sur la pollution va montrer que, pour dénombrer exactement ce type de choses, ce n'est pas si facile et je ne suis pas sûr que tous les experts aujourd'hui soient du même avis.

M. VICTOR BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. 184 :

Appel de Paris. Tous les grands de ce pays associés à Corinne LEPAGE ont dit tous le contraire de ce que vous êtes en train de dire.

DANS LA SALLE : C'est pareil pour l'amiante !

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

Sur cette question, en effet, cela va être un des thèmes majeurs de la réunion thématique. M. DEBARLE n'a pas dit qu'il n'y avait aucun effet. Il a dit simplement que, sur la quantification, ce n'est pas du tout évident. On va demander à des experts de venir nous aider à réfléchir sur cette question.

M. GERALD RUTAULT, MAIRE DE MAURECOURT :

Sur le sujet des maladies générées par les pollutions, je suis assez d'accord avec l'appel de Paris et je vous invite d'ailleurs à rejoindre ce site et d'y apporter votre signature car, effectivement, si certains cancérologues, même si ce n'est pas la majorité des cancérologues, quoique de plus en plus dans le collectif de Villejuif on est en train de prendre en compte et de répertorier ces maladies dues à la pollution, je crois que l'on ne peut pas penser les infrastructures aujourd'hui de type autoroutières sans penser au danger et à la santé publique.

C'est un sujet qui nous préoccupe énormément. Comme le disait Joël tout à l'heure, comme je vous le disais tout à l'heure, nous sommes élus aussi pour garantir la santé et la sécurité. Donc, cela, pour nous, c'est quelque chose d'important.

Je suis assez content de ce débat ce soir car je trouve qu'il y a eu un vrai débat, des bonnes questions. J'ai senti le maître d'ouvrage pas toujours juste dans ces réponses, donc, on va essayer de bien reprendre les minutes et de lui reposer des questions encore un peu plus précises dès les prochains jours. Le prochain débat est à Eragny le 5.

DANS LA SALLE : A Pierrelaye lundi !

M. GERALD RUTAULT, MAIRE DE MAURECOURT :

Je l'ai oublié. Effectivement, je crois que nous devons y aller tous, citoyens, élus pour dire notre opposition à ce tracé assassin car le tracé passant dans des zones urbanisées est un tracé assassin.

Je voulais aussi vous dire que la chambre de commerce et de l'industrie des Yvelines et du Val d'Oise édite en ce moment une petite carte à renvoyer avec un projet oui à l'autoroute N1, C1 et S1. C'est peut-être une pièce à mettre au débat public car, là, on est en train de truquer le débat. Donc, on va envoyer cela à des milliers de personnes qui n'ont pas d'intérêt spécial sur la région et qui vont répondre oui à l'autoroute car, quand vous habitez à Versailles ou je ne sais pas trop où, à Paris par exemple, vous dites oui à l'autoroute.

Nous, nous disons non. Nous disons non car on en a marre que l'on nous prenne pour des guignols. Effectivement, M. BLOT disait tout à l'heure que cela fait trois Premiers ministres qui nous disent que l'on arrête, on continue et on recommence à chaque fois.

Quand on voit comment Maurecourt va être saccagé, je parle de Maurecourt car on est à Maurecourt, mais je pourrais parler d'Eragny, d'Andrésy, on ne peut pas continuer ainsi.

On en discutait avec M. RIBAUT, le Maire d'Andrésy, nous allons demander au comité de communes d'éditer aussi une carte non au tracé rouge et l'envoyer à tous nos concitoyens pour que vous puissiez répondre et envoyer massivement à la commission du débat public.

(Vifs applaudissements).

Donc, vous avez bien compris notre position ici, elle est très simple, elle est basique, on n'en changera pas. Donc, on sera toujours dans les combats. On ira, s'il le faut, manifester, faire

des actions plus ou moins légales si l'on nous y oblige car l'intérêt général, c'est nous, c'est vous. Tous les intérêts particuliers de développement de Monsieur le Parisien de fameuses zones économiques, on sait très bien aujourd'hui que c'est un faux débat. On sait très bien aujourd'hui que l'on nous « gruge » avec tous ces arguments et cet argumentaire qui est fallacieux.

Je vous invite à continuer le débat car je me suis aperçu que vos questions sont de plus en plus pointues. C'est vrai que l'on a abordé le débat avec un grand questionnement puisque l'on a reçu les documents et les annexes huit à dix jours avant l'ouverture du débat. On s'est demandé comment ces pièces allaient pouvoir être travaillées. Je m'aperçois parmi les interlocuteurs que l'on a eus ce matin que les annexes ont été très bien fouillées car les réponses sont dans les annexes et nos questionnements y sont aussi. Donc, bravo, continuez et je crois que l'on va certainement déstabiliser nos amis du Val d'Oise qui ne pensent qu'à leur propre intérêt.

J'allais reprendre le slogan de Victor « Non, non, non », mais je vous invite à d'autres festivités lundi à Pierrelaye, mercredi à Eragny et ce week-end à Maurecourt dans ce même endroit pour les Gargantudes et, là, on rigolera un peu mieux pour nous détendre un peu, pour nous préparer à ce combat de long terme.

Merci.

Un petit pot est prévu pour ceux qui restent à la fin.

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

Merci, Monsieur le Maire.

(Applaudissements)

La séance est levée à 0 H 10.