

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Jean BERGOUGNOUX, Président

Mme Sophie ALLAIN, Mme Galiène COHU, M. Yves DESROUSSEAUX

MAITRE D'OUVRAGE :

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

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

INTERVENANTS :

<u>M. Alain RICHARD, Maire de St-ouen-l'Aumône :</u>	1
<u>M. Michel CALOMNE, Président d'Honneur de l'ARDIES Val-d'Oise :</u>	3
<u>M. Claude LOISEAU, Association des Usagers des Transports :</u>	9
<u>M. Lucien FERRIER, Conseiller Régional Verts :</u>	10
<u>M. Marc DENIS, Représentant des Verts Île-de-France :</u>	11
<u>Mme Isabelle DUCHET Habitante de St-Ouen-l'Aumône :</u>	13
<u>M. Victor BLOT, Fondateur du CO.P.R.A. :</u>	17
<u>M. Denis FAIST, Maire adjoint Andrézy :</u>	22
<u>M. RAFFOLT, Président du CO.P.R.A. Herblay :</u>	25
<u>M. Joël TISSIER, Maire-Adjoint de Maurecourt :</u>	26
<u>M. Jean ESGON *, Poissy :</u>	37
<u>M Jean-Pierre DEJOU, Président du CO.P.R.A. :</u>	37
<u>M. Michel MÉLÉ, Président du Groupement des Chefs d'entreprises de St-Ouen-l'Aumône :</u>	38
<u>Mme CAILLIAU, CO.P.R.A. Poissy :</u>	39
<u>M. Michel KLASSEN, Habitant d'Herblay :</u>	47

La séance est ouverte à 21 h 05 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. La Commission Particulière du Débat Public, qui anime le débat sur le prolongement de la Francilienne, est représentée ce soir par :

- ⇒ Sophie ALLAIN,
- ⇒ Yves DESROUSSEAU,
- ⇒ Galiène COHU,
- ⇒ et moi-même, Jean BERGOUGNOUX.

Nous sommes ici ce soir, à St-ouen-l'Aumône. Il est donc naturel que Monsieur le Maire ouvre cette séance. Monsieur le Maire, vous avez la parole.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Monsieur le Président, mes premiers mots sont simplement, naturellement, pour souhaiter la bienvenue à toutes les personnes qui ont souhaité participer à cette rencontre, dans laquelle, j'espère, nous allons pouvoir échanger un certain nombre d'arguments, de points de vue, et de préoccupations, sur le cas concret de cette commune de St-Ouen-l'Aumône.

Je remercie tout particulièrement les habitants de la commune qui se sont déplacés. On avait essayé de leur indiquer que ce débat était important et comptait vraiment pour le cadre de vie de la commune. Certains y ont été réceptifs, je les en remercie. Bien sûr, de nombreux partenaires du débat, résidant dans d'autres communes, et portant éventuellement d'autres préoccupations, sont parmi nous aussi et je leur souhaite également la bienvenue.

Je remercie surtout l'organisation de la CPDP, puisque c'est une organisation extrêmement soigneuse et scrupuleuse, qui vise à la bonne écoute réciproque et à l'approfondissement des arguments et des préoccupations d'intérêt général.

J'exprimerai dans un moment, quand ce sera notre tour, les préoccupations communales de St-Ouen-l'Aumône par rapport à ce dossier, que certains connaissent déjà, mais sur lesquelles il faut insister. Je remercie le Président BERGOUGNOUX d'organiser le début de cette séance, et je le remercie de tout son travail.

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

Merci Monsieur le Maire. Avant que nous rentrions dans le vif du sujet, je vais vous dire quelques mots sur l'organisation du débat public et le rôle de la Commission que je préside.

Un débat public permet de parler d'un projet, qui est celui du Maître d'ouvrage, représenté ici par Éric DEBARLE, Chef de la Mission A104, et par Christophe LEFEVRE.

La CPDP est totalement indépendante du Maître d'ouvrage. Je sais que des gens se sont posé des questions pratiques sur notre indépendance ; eh bien c'est tout à fait simple : nous avons été nommés par la Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité

administrative indépendante. Nous ne dépendons en aucune manière ni du Maître d'ouvrage, ni du Gouvernement, qui ne nous rémunèrent pas. Nous sommes totalement indépendants. J'ajoute que par précaution, aucun d'entre nous n'habite la zone concernée par ce projet et nous n'avons donc aucun intérêt personnel à ce que quelque chose se fasse de telle ou telle manière. Nous sommes parfaitement impartiaux dans cette affaire.

Notre rôle est d'organiser la rencontre entre ce projet et le public, c'est-à-dire tous ceux qui peuvent à un titre quelconque être concernés par le projet. Pour ce faire, nous avons trois mots clés :

- Le premier est : informer. Nous devons tout au long de ce débat veiller à ce que le public reçoive l'information nécessaire pour bien participer au débat ; que l'on réponde aux questions qu'il pose et pour l'essentiel c'est le Maître d'ouvrage qui répond, mais sous notre contrôle ; et qu'au fur et à mesure que le débat se déroule, son information s'enrichisse de tous les documents élaborés : les comptes rendus de réunions, etc.
- Le deuxième point (peut-être encore plus important) est : vous écouter, à l'occasion de réunions comme celle-ci. Et après la grande réunion inaugurale à Pontoise, nous avons maintenant des réunions de proximité qui nous permettent de recueillir les avis et les questions des habitants, ceux qui sur le terrain connaissent véritablement les problèmes locaux, pour recueillir leurs opinions, leurs avis, leurs arguments.
- De tout ce qui remontera d'une part de ces réunions publiques, et d'autre part des messages que vous nous enverrez (soit par écrit en écrivant à la CPDP, soit par emails en écrivant à notre boîte aux lettres emails), nous ferons à la fin une synthèse objective en essayant de dégager les idées principales et les arguments échangés.

Je précise que nous n'avons pas à rendre des arbitrages. Il n'empêche, bien entendu, que s'il émerge au cours du débat (et nous essaierons de le favoriser) des éléments consensuels, nous chercherons à les mettre en valeur. L'objectif de ce rapport est que le décideur, en l'occurrence ici le Ministre de l'Équipement, mais derrière lui tout le gouvernement, prenne une décision après avoir entendu tous les avis, tous les arguments.

Point très important : je pense pouvoir remettre à partir de la fin du mois de juillet ce rapport final du débat public, et à partir de ce moment-là, le Ministre disposera de trois mois pour faire connaître sa décision, qui peut être éventuellement l'abandon du projet, ou la poursuite du projet avec une option retenue.

Cette procédure, qui oblige à prendre une décision, devrait nous permettre de sortir d'une trop longue histoire, où l'on est resté trop longtemps dans le flou sur les décisions, les suites à donner, etc.

Deux mots maintenant sur le fonctionnement de notre site Internet, parce que beaucoup de questions sont posées. Il est évident que dans la zone d'étude, ce site Internet est un moyen de communication privilégié. Nous connaissons un très gros succès : 10 000 consultations depuis sa mise en service. Le nombre augmente chaque jour, et cela s'accélère ; 260 000 fichiers ont été consultés.

D'autre part, nous avons recueilli un certain nombre d'avis et de questions, soit à travers les petits papiers qui vous ont été remis à l'entrée, soit par des emails, soit par des cartes T, soit par des lettres (un bon millier).

Pour traiter cela, avoir des réponses, vérifier que le Maître d'ouvrage a bien répondu, il faut un peu d'organisation industrielle (si j'ose dire), ce qui explique que nous commençons maintenant à mettre les réponses sur le site. Il y a eu un petit temps mort, mais cela va s'accélérer et je prends l'engagement que tout sera traité.

Pour ce qui est de la réunion de ce soir : vous avez reçu par la Poste des documents préliminaires. Vous pouvez vous procurer à l'entrée de la salle des documents plus complets : un dossier de 80 pages, un CD ROM, qui permettront à ceux qui veulent approfondir d'avoir tous les éléments. Nous vous avons aussi distribué à l'entrée de quoi suivre le débat, de la façon la plus simple : une carte des tracés, la description physique de leur réalisation, et un photomontage qui montre comment les choses se passeraient sur la commune de St-Ouen-l'Aumône si le tracé qui l'intéresse venait à être décidé.

Voilà pour l'introduction. Je pense que c'est suffisant. Si vous avez tout de suite des questions à poser sur le déroulement du débat, vous pouvez les poser, ou les reposer après si vous voulez. Si tel n'est pas le cas, nous entrons dans le vif du sujet.

La première question que je voudrais poser très directement à cette salle est : faut-il vraiment prolonger la Francilienne ?

Nous allons avoir un certain nombre de positions qui vont être contradictoires : des « oui » et des « non ».

Je souhaiterais d'abord que l'on dise quelques mots de la problématique du développement économique de cette zone, et singulièrement de sa partie Val-d'Oisienne. Monsieur Michel CALOMNE va prendre la parole sur ce sujet.

M. MICHEL CALOMNE, PRESIDENT D'HONNEUR DE L'ARDIES VAL-D'OISE :

Merci, Monsieur le Président, de nous accueillir dans votre ville. Comme sa consœur des Yvelines, notre Association rassemble, sous l'égide de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles, des milliers d'entreprises, soit par l'adhésion directe, soit par l'intermédiaire d'Associations patronales locales ou de la Chambre de Commerce.

L'objectif des ARDIES est de promouvoir le développement et la sécurité des infrastructures de transport dans le Val-d'Oise et les Yvelines. C'est la raison pour laquelle nous prêtons la plus grande attention au débat public que votre Commission organise et anime sur le sujet du prolongement de la Francilienne, appelée aussi autoroute A104, vers le Sud-ouest de notre région.

Tout d'abord, j'aimerais rappeler quelques données qui nous paraissent essentielles pour comprendre la position des entreprises.

Le département du Val-d'Oise compte 1 200 000 habitants. Par sa population, il est le plus jeune de France. Il est aussi, sur le plan économique, l'un des plus dynamiques. En 2003, on y recensait plus de 44 000 entreprises et établissements. Le secteur privé pèse dans le Val-d'Oise plus de 400 000 emplois salariés, et cet indicateur continue de progresser à un rythme supérieur à celui constaté au niveau régional et national.

La seule agglomération de Cergy-Pontoise compte à l'heure actuelle près de 4 700 sociétés et 56 000 emplois, uniquement dans le secteur privé. Il faut y ajouter les très nombreux emplois publics, puisque Cergy est une Préfecture et une ville universitaire.

S'agissant plus précisément des transports, je voudrais me référer à une étude très intéressante, menée par le Conseil d'Expansion Économique du Val-d'Oise, qui dépend du Conseil Général. Cette étude, toute récente puisqu'elle remonte au mois d'octobre 2005, porte sur la perception par les dirigeants d'entreprises de la qualité des infrastructures routières dans le Val-d'Oise. Il apparaît que 90 % des chefs d'entreprises placent en tête de leurs critères d'implantation la proximité d'une liaison routière rapide, car ils souhaitent avant tout bénéficier d'une excellente desserte pour leurs clients, leurs fournisseurs et leurs salariés. C'est la raison pour laquelle construire une autoroute urbaine en pleine campagne, par exemple dans le Vexin Français, loin des Zones Industrielles et des Parcs d'Activité, serait pour nous une aberration.

Il convient aussi de souligner qu'il y a 40 ans, c'est-à-dire au moment même où l'on inscrivait le tracé de la Francilienne au Schéma Directeur d'Île-de-France, presque tous les déplacements s'effectuaient entre Paris et ses banlieues. Or, à l'heure actuelle, 75 % des trajets quotidiens en Île-de-France se font de banlieue à banlieue, représentant plus de 17 millions de déplacements par jour, très majoritairement par la route. A ces déplacements s'ajoute le trafic routier interrégional et international, qui augmente de façon considérable sur la RN184, à tel point que le prolongement de la Francilienne représente un intérêt qui déborde celui de nos deux départements et de la région Île-de-France.

Pour les chefs d'entreprises du Val-d'Oise, et bien sûr tout particulièrement pour ceux de Cergy-Pontoise, l'absence de liaison autoroutière avec le Sud-ouest de l'Île-de-France représente un handicap qui nuit à la croissance des entreprises. La RN184 est saturée ; l'accès à l'autoroute de l'Ouest est très difficile. Les parcours pour atteindre Poissy, St-Germain, St-Quentin-en-Yvelines ou Orly, sont en permanence encombrés, voire bloqués. Les approvisionnements, les livraisons, sont retardés. Les trajets, pour les salariés, sont longs et fatigants. Tout ceci entraîne une lourde perte de productivité.

Si le prolongement de la Francilienne est une nécessité vitale pour le développement de nos entreprises, il faut à présent déterminer lequel des cinq tracés qui sont proposés dans le cadre du débat public a la préférence des chefs d'entreprise.

DANS LA SALLE : Et les habitants !

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

Les habitants vont avoir la parole, bien sûr.

M. MICHEL CALOMNE, PRÉSIDENT D'HONNEUR DE L'ARDIES VAL-D'OISE :

Le tracé violet (ou mauve) qui passe par le Nord de Cergy et traverse le Parc Régional du Vexin Français, doit être écarté.

(Sifflements, huées).

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

Un peu de silence, s'il vous plaît.

M. MICHEL CALOMNE, PRÉSIDENT D'HONNEUR DE L'ARDIES VAL-D'OISE :

D'une part, il ne répond aucunement au besoin de proximité qui nous est indispensable,

puisqu'il ne dessert ni Cergy, ni les Parcs d'Activité de St-Ouen-l'Aumône et d'Éragny. D'autre part, il représente un détour considérable, beaucoup trop long et coûteux compte tenu des kilomètres supplémentaires à parcourir. Il est en outre, avec le tracé bleu, le plus cher à construire.

Nous écartons aussi le tracé bleu, qui passe par la plaine de Pierrelaye et d'Herblay. Il ne dessert pas non plus Cergy, St-Ouen-l'Aumône et Éragny. Comme le précédent tracé, il nécessitera l'expropriation de riverains pour lesquels cette infrastructure n'a pas été prévue. En plus, il supprime la coulée verte prévue dans les Schémas Directeurs d'île-de-France. Dans les Yvelines, ce trajet ampute la Forêt de St-Germain et ne dessert pas les Zones Industrielles qui entourent Poissy et Chanteloup-les-Vignes. Enfin, il est avec le tracé violet le plus coûteux à construire.

Le tracé noir, qui réutilise la RN184 dans le Val-d'Oise, c'est-à-dire sur un réseau déjà saturé, ne résoudra aucun problème de desserte. Au contraire, il les accentuera puisque les nuisances actuellement subies par les habitants de St Ouen et d'Éragny...

(Protestations).

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

S'il vous plaît, laissez continuer ; vous aurez la parole !

M. MICHEL CALOMNE, PRESIDENT D'HONNEUR DE L'ARDIES VAL-D'OISE :

En outre, le tracé noir se prolonge au Sud à travers la Forêt de St-Germain, et suscitera certainement de très fortes résistances de la part des environnementalistes. Oublions-le.

(Protestations).

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

Vous continuez !

M. MICHEL CALOMNE, PRESIDENT D'HONNEUR DE L'ARDIES VAL-D'OISE :

Le tracé vert ne se distingue pas du tracé rouge dans son parcours Val-d'Oisien, mais dans les Yvelines il passe dans des zones inondables, ce qui rend sa réalisation très problématique.

Enfin, le seul tracé qui vaille à nos yeux...

(Protestations).

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

Laissez continuer !

M. MICHEL CALOMNE, PRESIDENT D'HONNEUR DE L'ARDIES VAL-D'OISE :

Le tracé rouge...

(Sifflements, huées).

... Il dessert parfaitement les Parcs d'Activité de St Ouen, d'Éragny, ainsi que tout le Sud de Cergy, auquel il servira en quelque sorte de périphérique.

Dans les Yvelines, il permettra un accès aisé aux diverses Zones Industrielles de Poissy, Carrières-sous-Poissy et Chanteloup. Il faut noter que ce tracé a été retenu il y a plus de 40 ans, lorsqu'on a décidé de créer les villes nouvelles entourant la région parisienne.

(Sifflements, huées).

Contrairement à ce que certains affirment, il n'a jamais été annulé, et toutes ses emprises ont été conservées ; ce qui ne peut que faciliter les procédures de mise à disposition au profit de la puissance publique. Enfin, ce tracé rouge est aussi l'un des moins coûteux à construire.

Un mot, enfin, sur la question du péage. Instaurer un péage sur cette portion de Francilienne serait, aux yeux des entreprises, inéquitable. D'abord, ce serait créer une inégalité entre l'Ouest parisien par rapport à l'Est où n'existe aucun péage. Ensuite, le coût risquerait de décourager les entreprises (surtout locales) d'emprunter ce nouvel axe et la raison même de sa création : la saturation des voies existantes, se trouverait contredite.

Ce serait aussi bien mal récompenser le département du Val-d'Oise qui a déjà assumé la plus grande partie du financement de la Francilienne de Cergy à Roissy. Sur cette liaison Cergy - Autoroute du Nord - Roissy, les entreprises du Val-d'Oise ne peuvent que se féliciter de l'initiative ainsi prise par le Conseil Général et les élus de tous bords, dont M. Alain RICHARD que je salue bien volontiers dans sa ville, leur attitude courageuse contraste singulièrement avec la passivité de leurs homologues Yvelinois.

Monsieur le Président, je vous remercie de m'avoir laissé la parole.

(Sifflements, huées).

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

Merci Monsieur. Voilà un discours qui soulève de vives réactions. Nous allons essayer d'aller au fond des choses. Monsieur le Maire, souhaitez-vous intervenir ? Ou un peu plus tard ? Comme vous voulez. Pour dire comment vous voyez la problématique du Val-d'Oise, et de St-Ouen-l'Aumône en particulier.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Partons de la situation que nous vivons, si vous le voulez bien. Le trafic est là. Aujourd'hui, dans la partie de ce qui remplace la Francilienne, c'est-à-dire de la RN184 que nous connaissons le mieux sur le territoire de St-Ouen-l'Aumône, nous avons 75 000 véhicules par jour qui empruntent cette voie, d'après les derniers comptages de la DDE.

(Contestations).

Monsieur, vous pouvez brailler, cela ne m'empêchera pas de faire mon discours et cela fera perdre du temps à tout le monde. Montrez que vous êtes capable, en démocrate, d'écouter quelqu'un qui n'a pas votre opinion.

Nous avons 75 000 véhicules. La voie qui accueille ce trafic aujourd'hui, personne ne veut la

prendre par plaisir, tout le monde le fait par nécessité pour son travail ou ses autres déplacements, n'est absolument pas adaptée à ce trafic. Ceci déclenche de la pollution, de considérables encombrements. Vous savez très bien que la pollution augmente massivement lorsque les véhicules ne peuvent pas se déplacer à leur vitesse normale. Cela se traduit aussi par de très nombreux accidents ; nous le déplorons fréquemment.

Ce problème est ancien. On n'a pas trouvé de solution jusqu'à présent, et ce n'est pas la peine de prendre des positions tranchées en disant « il n'y a qu'une solution, celle-ci ou celle-là ! ». Il y a matière à délibération et à échange de points de vue.

Je voudrais insister sur une problématique qui concerne plusieurs communes du Val-d'Oise, avec des différences entre elles et je ne les sous-estime pas :

Une problématique qui intéresse les communes les plus concernées par ce flux de véhicules qui existe de toute façon. Une autre problématique intéresse les communes des Yvelines. Et le point auquel je voudrais demander à chacun de réfléchir, est qu'il faut regarder méthodiquement et en s'écoutant, quelles sont les moins mauvaises solutions (il n'y a pas de solution idéale, on le sait tous) pour écouler dans des conditions d'environnement et de sécurité correctes ce trafic. Je pense que les solutions sont différentes dans le Val-d'Oise et dans les Yvelines.

Je ne prétends donc m'exprimer que pour la partie concernant le Val-d'Oise.

Dans le cas du Val-d'Oise, je souligne aussi que ce trafic existe, qu'il aura une certaine tendance à se développer. La croissance globale de l'Île-de-France est très lente. En revanche, il y a (c'est inévitable) un développement d'habitat qui se fait en s'éloignant du centre de l'Île-de-France.

Nous savons que la population de Paris n'augmentera plus jamais. La population de toutes les communes qui touchent le périphérique (sans exception) est en baisse. La résidence continue à se développer vers l'extérieur de l'Île-de-France. Et l'emploi aussi. Le nombre d'emplois à Paris est stagnant ou en baisse ; et le nombre d'emplois vers la périphérie de l'Île-de-France est en augmentation.

Donc ce trafic existe et existera. Il se développe dans une zone à densité entre 5 et 15 fois plus faible qu'à Paris. Si vous prenez n'importe quel point de desserte (une voie routière, ou une voie à transport en commun) et vous tracez un cercle d'1 kilomètre autour de ce point d'accès, vous avez autour 10 fois moins d'habitants et d'emplois en grande couronne, par rapport à Paris. Donc les réponses aux besoins de déplacements ne peuvent pas être les mêmes. Nous aurons inévitablement des déplacements automobiles nombreux.

La thèse que je voudrais essayer de vous faire entendre est qu'en ce qui concerne les communes principalement concernées du Val-d'Oise, le tracé qui passe entre St-Ouen-l'Aumône et Pierrelaye, qui est sans doute encore discutable dans le fuseau exact, répond mieux à ce besoin de déplacement que les autres tracés.

N'oubliez pas que sur ces axes en contournement de la région parisienne, la plupart des déplacements sont de très courte longueur. Si vous prenez le reste de la Francilienne qui existe, personne ne fait 50 kilomètres sur la Francilienne. La très grande majorité des gens l'utilisent sur 3, 5, 10 kilomètres, pour passer d'un point à un autre. Par conséquent, quand je vois le flux de véhicules qui passent aujourd'hui sur le territoire de la commune, sur une voie qui n'est pas adaptée, si on déplace trop l'axe proposé aux automobilistes, le résultat sera

que la nouvelle infrastructure sera peu utilisée et l'investissement aura été fait en pure perte et les dysfonctionnements, les anomalies, la pollution, les dangers sur la RN184 subsisteront.

Donc, de notre côté, dans le Val-d'Oise, je pense qu'il y a vraiment des arguments sérieux pour que nous prenions un tracé qui ne s'éloigne pas trop du tracé de la RN184 et qui relie en particulier les points de naissance de trafic les plus importants, qui sont les points dans lesquels il y a beaucoup d'habitants : les communes le long de l'Oise ; les emplois et les autres activités de service public. Donc, le raisonnement que j'essaie de faire prévaloir est de dire que dans le Val-d'Oise, il est préférable que la voie passe à une relative proximité de l'axe actuel de la RN184.

Je voudrais justement terminer sur ce point-là. Nous avons à St-Ouen-l'Aumône plusieurs centaines de logements à proximité directe de la RN184, qui ont été réalisés il y a longtemps pour la plupart, à une époque où la RN184 avait un trafic beaucoup plus faible que maintenant. Donc nous avons, me semble-t-il (c'était notre première responsabilité) souhaité que le trafic à proximité de ces logements soit soulagé.

Mais nous avons une deuxième conséquence dans la commune : St-Ouen-l'Aumône, très précisément, est le cul-de-sac de la Francilienne. Jusqu'à Méry, et jusqu'à l'entrée de St-Ouen-l'Aumône, en venant du Nord, le trafic est régulier et fluide puisqu'il n'y a pas de coupure de circulation. Le premier feu rouge est celui de l'échangeur de St-Ouen-l'Aumône avec l'A15, et ensuite il y a une série de feux rouges. Donc nous avons des temps d'attente, et des risques d'accidents du fait de la compression de trafic, qui aboutissent à ce qu'un nombre significatif d'usagers de la route se dévient de la RN184 et emploient toute la voirie interne de la commune.

Vous êtes un certain nombre à ne pas être de la commune de St-Ouen-l'Aumône ici, donc je vous donne l'information. Nous avons des perturbations, des gênes de vie communale très importantes, du fait que presque toutes les rues dans le sens de l'axe de l'Oise, dans la commune, servent de déviation à la RN184 qui est saturée. C'est une véritable gêne pour les habitants. Notre devoir est de dire « de toute façon, ce trafic sera là ».

Honnêtement, personne ne peut le supprimer, et c'est la responsabilité de tout le monde de faire en sorte que ce trafic s'écoule, se dirige ensuite en se répartissant sur les voies secondaires, mais en passant par une voirie mieux adaptée. Donc, il faut bien une autoroute.

Pour terminer, je veux souligner vis-à-vis des personnes assez nombreuses, je crois, qui sont venues des Yvelines pour participer à notre débat ce soir (je réitère mon souhait de bienvenue et de bon dialogue) que je ne sais pas si le tracé historique, ou rouge, est le plus adapté dans les Yvelines. Je vois qu'il fait l'objet d'une très forte contestation, et qu'il y a des alternatives, dont certaines me paraissent crédibles. Donc, c'est un sujet de discussion, dans lequel les associations, les élus, peuvent avoir des points de vue qui se rapprochent. Mais je voudrais aussi suggérer que les représentants associatifs et élus des Yvelines prennent en compte la préoccupation du Val-d'Oise, et que nous n'ayons pas la maladresse de chercher à régler notre problème, dans notre département, en préemptant une solution dans l'autre département.

Lorsque nous aurons essayé, au cours des mois qui viennent (je pense que la Commission du Débat va faire du bon travail dans ce sens-là si tout le monde s'écoute) de resserrer un peu les différences et de voir les points de vue qui sont éventuellement des points de vue de synthèse dans chacun des départements, cela vaudra la peine de regarder s'il est possible

de trouver une solution, même coûteuse, même compliquée et demandant du temps, qui permette de synthétiser les préoccupations des deux côtés.

Je termine en disant que j'ai été au gouvernement, je sais comment cela se passe. Le plus vraisemblable, dans un débat chaud comme celui-là, est que le gouvernement ne prenne pas de décision, c'est-à-dire qu'il laisse la situation comme elle est. Je suis en responsabilité de dire, au nom de cette commune, que ne pas prendre de décision fait que le trafic sera là de toute façon ; il se développera dans les conditions les plus dommageables pour les populations et pour l'environnement.

Par conséquent, ne pas prendre de décision, comme certains ici le souhaitent, c'est choisir le tracé noir, c'est-à-dire celui dans lequel il y a le moins de soulagement du trafic, le plus de nuisances pour les habitants qui les supportent aujourd'hui, et le plus de gaspillages et de dangers.

Il me semble qu'entre gens de bonne volonté, il faut continuer à s'écouter et à dialoguer. Je crois qu'il est possible de trouver une solution d'intérêt général. Merci.

(Applaudissements).

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

Merci, Monsieur le Maire. Une réaction ?

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :

Je suis très étonné du discours, Monsieur le Maire, sur la modification du SDRIF, parce qu'il est bien dit dans la modification du SDRIF (et tout le monde a l'air d'accord) qu'il faut ramener les habitants sur Paris, en petite couronne, et dans le centre-ville. Je pense que depuis six mois, dans les discussions que l'on a eues, et même tous les partis politiques, on était d'accord. Or, il semblerait que Monsieur le Maire soit d'un avis totalement différent.

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

Je pense, Monsieur le Maire, que c'est à vous de répondre.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Je ne voudrais pas monopoliser la parole, je pourrais répondre plus tard ; mais je pars d'un constat simple : il y a énormément d'obstacles (les premiers étant des obstacles économiques, tout simplement) à faire ce travail de reconquête de terrain déjà occupé. Beaucoup d'autres nations s'y sont essayées.

Il y a un peu plus de 10 ans, sous l'ancien gouvernement, au Royaume-Uni, un objectif avait été fixé, ils avaient appelé cela « green land and brown land » c'est-à-dire « le terrain vert et le terrain brun ». Nous allons faire 50 % de la croissance urbaine sur le terrain brun. Ils n'y sont pas parvenus. Nous rentrons là dans un mélange de nécessités économiques et de choix individuels. Ce qui s'est passé depuis 50 ans en Île-de-France comme dans toutes les grandes agglomérations, c'est un phénomène de desserrement. La plupart des gens ont cherché plus d'espace. Aujourd'hui, le nombre d'habitants par logement, à surface égale, a diminué de 50 % par rapport à ce qu'il était il y a 30 ans. Cela continuera, avec la nouvelle génération.

Donc, je comprends tout à fait la démarche volontariste d'un certain nombre de mes collègues élus au Conseil Régional. Ils disent « ce serait bien si l'on parvenait à faire plus de constructions de logements, avec plus de densité, sur d'anciens terrains industriels, sur d'anciens terrains de logements démolis, etc. ». Je suis en train de le faire, à une toute petite échelle, dans cette commune. C'est extrêmement coûteux, cela prend énormément de temps ; et il suffit de regarder qui est là ce soir : la plupart des gens qui sont là ont choisi de venir s'installer en grande couronne, plus loin de Paris, pour avoir plus de tranquillité et plus d'espace.

(Protestations).

Donc, je ne veux pas décourager les gens qui cherchent à faire revenir le public vers des logements plus petits, dans des zones plus entassées, avec plus de difficultés ; mais je ne voudrais pas que nous fassions nos choix en prenant nos désirs pour des réalités.

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

Merci, Monsieur le Maire. Le Maître d'ouvrage peut nous dire, peut-être, les hypothèses sous-jacentes à sa réflexion en matière d'évolution de population et d'emploi.

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

En matière d'évolution et d'emploi, nous avons regardé quels étaient les projets portés par les Collectivités Territoriales en fonction de leurs documents d'urbanisme et de planification. Nous avons fait des projections en fonction de ces documents.

En ce qui concerne l'agglomération de Cergy-Pontoise, il devrait y avoir environ 25 000 habitants de plus qu'aujourd'hui en 2020 ; et à peu près 10 000 emplois. Dans une région toute proche, le territoire du Parisis (St-Ouen-l'Aumône n'est pas très loin) il s'agit d'augmenter le nombre d'habitants de 25 000, en créant nettement moins d'emplois : 6 000.

Effectivement, dans nos projections, nous avons pris un schéma d'organisation de la région parisienne, qui a été inventé par Paul DELOUVRIER au moment de la création des villes nouvelles et qui s'adapte petit à petit, avec quelques petites modifications, mais pas de révolution.

Et je crois savoir qu'il n'y a pas de révolution en ce moment dans le cadre de la révision du Schéma Directeur ; c'est toujours un développement à partir d'un certain nombre de pôles qui sont identifiés. Les villes nouvelles ou les anciennes villes nouvelles en font partie, et le but est de développer un aménagement à partir de ces pôles, pour limiter la consommation d'espace et le développement en tache d'huile que l'on a connu avant les années 70. Voilà les hypothèses que l'on a prises et le type d'aménagement qui est sous-jacent dans notre réflexion.

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

Merci. Il y a une demande d'intervention.

M. LUCIEN FERRIER, CONSEILLER REGIONAL VERTS :

Je suis très étonné par le discours de Monsieur le Ministre, parce que je crois qu'il faut vraiment tordre le cou à cette idée que l'autoroute va résoudre tous les problèmes. Mais si,

c'est cela ! Vous avez dit que cela va résoudre tous les problèmes sur la voirie de la commune. Non, pas du tout ! Au contraire, cela va avoir comme effet d'attirer de plus en plus de véhicules, et de toute façon d'engorger tout autant. Il est vrai qu'à la Région, on souhaite évidemment plus de densité pour plus de transports en commun, pour essayer d'avoir un maximum de qualité de service. Mais l'histoire de l'autoroute, comme vous la présentez, cela ne tient pas la route, c'est le cas de le dire !

(Applaudissements).

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

On enchaîne très logiquement avec Monsieur Marc DENIS, qui représente ici les Verts Île-de-France et n'est évidemment pas convaincu que la prolongation de la Francilienne soit une absolue nécessité.

M. MARC DENIS, REPRESENTANT DES VERTS ÎLE-DE-FRANCE :

Bonsoir à toutes et à tous. Bonsoir Monsieur le Maire, bonsoir Monsieur le Président. Effectivement, je prends la parole aujourd'hui au nom des Verts des Yvelines, du Val-d'Oise, et plus généralement de la région Île-de-France, et cela pour m'exprimer à l'occasion de ce débat public. Je vous invite quand même à rester calmes entre nous et à nous écouter, même si on peut avoir des points de vue différents ; par exemple, avec mon voisin, avec qui je siège à la Communauté d'Agglomération.

Je vais vous passer le message suivant : nous sommes totalement opposés à toute construction d'autoroute supplémentaire en Île-de-France. Donc, forcément, au prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Orgeval.

Nous réfutons toute argumentation posant comme principe l'augmentation inéluctable du trafic routier. Ce serait en totale contradiction avec les engagements pris par le pays quand il a adopté sa Charte de l'Environnement, et par la région Île-de-France qui s'est déclarée écorégion, notamment en matière de santé publique, de sécurité, de respect de l'environnement, de diminution des émissions de gaz à effet de serre. Je vous rappelle que la part des transports routiers représente, sur le plan national, environ 30 % des rejets de gaz à effet de serre.

Une véritable politique d'avenir, pour nous, 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 poids lourds. Cette politique doit se traduire sur le plan général par le développement du ferroutage, la revitalisation du transport fluvial, un fort développement du réseau de transports en commun.

Juste un commentaire. Je voulais rebondir sur ce que disait Monsieur le Maire tout à l'heure : on y mettra le prix qu'il faudra, pour que la solution soit la moins mauvaise. Ma crainte est simple : quand on va faire l'addition de l'ensemble des demandes « légitimes » de l'ensemble des collectivités territoriales, je ne suis pas sûr que l'on arrive à un projet qui finira entre 1,5 et 2 milliards d'euros. Je pense que l'on va l'exploser, et que la question des finances publiques va bien se poser à un moment. Les ressources ne sont pas illimitées ; ce que l'on mettra à droite, on ne le mettra pas à gauche, et réciproquement.

Donc, tout cela doit s'intégrer dans une volonté politique de relocalisation de l'économie. Sur

le plan local, je ne m'étendrai pas beaucoup plus longtemps sur un essai de requalification et je ne vais pas vous refaire le discours que vous avez, pour beaucoup, déjà entendu. Mais 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 rajoutant de nouvelles autoroutes que l'on diminuera le trafic local, bien au contraire, l'A104 ne servirait qu'à générer de nouveaux trafics.
2. Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne, c'est d'abord améliorer le réseau de transports en commun. Je voulais rebondir sur ce que disait la personne de l'ARDIES : aujourd'hui, 75 % des déplacements se font de banlieue à banlieue. Exactement. Mais j'entends peu de discours et de volonté politique pour faire un bouclage. Et s'il y a un bouclage à faire, c'est un bouclage sur les transports en commun. Or, il y a très peu de volonté politique de ce côté-là.
3. Diminuer le risque moyen d'accidents individuels ne fait pas décroître le nombre d'accidents au total, quand on encourage par ailleurs une forte augmentation du trafic global.

Voilà quelques éléments. Je voulais peut-être, si possible, rebondir sur deux ou trois éléments complémentaires.

Chacun d'entre nous, qu'il soit pour un tracé ou contre la prolongation, parle de l'environnement. Je voulais simplement vous rappeler que nous sommes engagés dans une nécessité de lutte contre le changement climatique. Je voulais rappeler cette courbe que j'ai prise (j'ai la chance d'avoir accès à un certain nombre de données de ce type-là) qui vous rappelle la corrélation entre la température moyenne sur le globe et la concentration en CO2 dans l'atmosphère. Cela remonte à très longtemps par des carottages.

Au plan international, il y a un groupe de scientifiques, le GIEC, qui travaille, et qui sait modéliser en fonction de l'évolution des rejets de ces gaz à effet de serre, les effets climatiques. Différents modèles commencent à sortir. Ils sont discutés, en fonction des recherches, des connaissances qui s'améliorent.

On voit bien que l'on va avoir des bouleversements des températures moyennes sur notre globe. Je ne vais pas m'étendre, je voulais simplement vous rappeler ce premier élément.

Ensuite, changement des régimes de pluviométrie, donc encore une conséquence environnementale.

On va passer très rapidement, pour arriver au sujet qui nous concerne : chaque Français émet en moyenne par an 17 tonnes de carbone. On voit bien que la part des transports est importante.

Voilà le problème : les rejets en millions de tonnes de carbone ; réel 2000. Aujourd'hui, scénario tendanciel 2050 : on voit bien que l'on va continuer à augmenter si l'on ne fait rien, si l'on reste sur les tendances des années passées ; et on voit bien la part des transports en rouge, et qui pèse énormément dans la quantité de CO2 rejetée.

Or, si l'on veut espérer stabiliser le changement climatique aux alentours de 1,5 à 2 degrés, cela veut dire qu'il faut diminuer nos rejets de gaz à effet de serre par 4, à l'horizon 2050.

Voilà l'équation à résoudre. Voilà pourquoi je voulais vous rappeler ces éléments-là. On ne gagnera ce combat de réchauffement climatique que parce qu'on aura gagné sur notre politique des transports.

Deuxième élément sur lequel je voulais revenir, toujours lié au contexte économique et à la géopolitique de l'énergie : transport routier veut dire pétrole. Or vous voyez qu'aujourd'hui, on a un baril qui est à 65 dollars. Je ne suis pas sûr qu'il faille investir aussi lourd dans une infrastructure dont le fonctionnement est basé sur un système énergétique dont on sait qu'il est fini dans le temps (les ressources de pétrole sont limitées) ; dont on sait très bien qu'il va être sur une tendance à la hausse (on le voit déjà, mais encore plus fortement), que ce soit un choix économique et politique pertinent en matière d'aménagement de ce territoire. Parce qu'on a une différence de temps colossale : à très courte vie, sur ce système énergétique ; à très longue durée de vie sur l'infrastructure que l'on va construire.

On sait très bien que l'on aura le « peak oil », le croisement entre l'offre et la demande dans les prochaines décennies (20 ans, 30 ans, 40 ans, les débats sont ouverts). Une chose est sûre : ce n'est pas dans 200 ans ou 300 ans. Je discutais il y a quelques jours avec des gens qui suivent les travaux, sur ce que l'on appelle la nouvelle réglementation thermique ; les chercheurs sont en train de travailler dans le cadre de cette nouvelle réglementation thermique 2006, sur des scénarios économiques, avec un baril, à l'horizon 2030, 2040, 2050, à 120-150 dollars. Aujourd'hui, dans la tête des économistes, il n'est plus saugrenu d'imaginer un coût du baril entre 120 et 150 dollars.

La deuxième question est : est-il judicieux d'investir autant d'argent sur une infrastructure dont la durée de vie est illimitée, alors qu'elle va recevoir des moyens de transports qui fonctionnent sur un système énergétique dont on sait très bien qu'il est limité ? Je vous pose cette question. Et je m'arrêterai là, parce que je crois que j'ai dépassé mon temps, mais je reviendrai peut-être plus tard.

(Applaudissements).

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

Mais pas du tout ! Eh bien vous reviendrez.

MME ISABELLE DUCHET HABITANTE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Bonjour. Je suis habitante de St-Ouen-l'Aumône. Vous avez abordé, Monsieur DENIS, le développement des transports en commun. Vous avez probablement abordé le transport Nord-Sud. Vous n'abordez pas les transports transversaux, notamment vers St-Quentin. Et vous avez parlé du coût de la Francilienne ; avez-vous des chiffres à nous donner sur le développement des transports en commun, et leur délai ?

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

Vous pouvez intervenir. Mais je vais demander également au Maître d'ouvrage les hypothèses qu'il a prises en compte, puisqu'il a tenu compte de certains développements, à la fois du ferroutage, de l'utilisation de la voie fluviale, des transports en commun. Pouvez-vous dire un peu comment vous voyez les choses ? Et puis nous demanderons à Monsieur DENIS d'intervenir à nouveau, après.

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

Je vais commencer par les transports en commun, et puis je parlerai du transport des marchandises.

En ce qui concerne les transports en commun de type métro ou train, nous avons pris en compte la tangentielle Ouest, qui devrait s'implanter entre Achères et St-Cyr-l'École, en desservant St-Germain-en-Laye et Poissy. A l'heure actuelle, c'est le projet dans notre secteur, que l'on étudie ce soir, qui nous paraît le plus avancé en matière d'étude au niveau du Syndicat des Transports d'Île-de-France, qui est l'organisme qui gère le développement et l'entretien du réseau de transports en commun. Ce mode de transports permettrait de supprimer sur la route environ 5 000 véhicules par jour.

Si l'on prolongeait la Francilienne, nous avons également considéré que ceci permettrait de réorganiser, et il faudra lancer une réflexion, le système de bus et de voir quelle place plus importante pourrait être donnée au bus.

Voilà, pour la partie « transports en commun ».

Aujourd'hui, on sait ce que proposent la SNCF et la RATP dans les contributions à la révision du Schéma Directeur : un partage des investissements, à la fois dans l'amélioration des infrastructures existantes et dans la création de lignes nouvelles ; ces dernières étant essentiellement quelques prolongements de lignes de métro et un certain nombre de tangentielles pour, justement, faire commencer à avancer le tour de Paris.

En ce qui concerne le transport de marchandises, il y a plusieurs expériences, et des réalisations vont se mettre en route.

En ce qui concerne le transport longue distance de marchandises, une ligne dite « de ferroutage » est prévue, donc des camions sur des trains, entre Lille et Irun, la frontière espagnole en direction du Portugal. Cette ligne de ferroutage est intéressante pour le prolongement de la Francilienne puisque, a priori, cela pourrait concerner certains camions qui prendraient le prolongement de la Francilienne s'ils viennent de l'autoroute A1, en repartant par l'autoroute A10 vers Bordeaux et l'Espagne.

En ce qui concerne le transport courte distance, qui est beaucoup plus difficile à mettre en œuvre, une expérience va bientôt démarrer, avec l'entreprise Monoprix. C'est une expérience très particulière, au niveau des conditions, puisque Monoprix a un entrepôt logistique situé vers Combs-la-Ville, au Sud-est de Paris, et un grand nombre de magasins à Paris. Le but de cette expérience est de livrer par train les denrées et produits de Monoprix entre Combs-la-Ville et le centre de Paris, et qu'à partir de la Gare de Paris-Bercy, les magasins Monoprix soient livrés par des camions avec du carburant propre. Mais pour cela, il faut trouver des chargeurs qui ont ce type de problématique.

En ce qui concerne le fluvial, d'ici la fin de l'année, il doit normalement y avoir une enquête d'utilité publique sur la mise à grand gabarit du canal Seine Nord, c'est-à-dire qu'il s'agit de relier l'agglomération parisienne à Amsterdam, via le Nord de la France. Cela veut dire notamment une mise à grand gabarit de l'Oise sur son parcours. Donc ici, on est particulièrement intéressé, puisque à St-Ouen-l'Aumône il y a un port. Ce port, plus le projet de la plate-forme d'Achères, plus la mise à grand gabarit du canal Seine Nord : on voit donc qu'un certain nombre d'investissements sont faits dans cette partie.

Pour le transport de marchandises également, en ce qui concerne directement St-Ouen-l'Aumône, il y a quelque temps lorsque la communauté d'agglomérations a participé à son

élaboration de plan local de déplacement, il me semble que des choses étaient prévues pour remettre en route et revitaliser les voies ferrées qui desservent les zones d'activité de St-Ouen-l'Aumône.

Donc, un certain nombre d'actions sont en cours. Il ne s'agit pas pour nous d'opposer un mode de développement à un autre. Le report modal, pour nous, est absolument indispensable. Je suis d'accord avec Monsieur DENIS, la France doit respecter ses engagements internationaux, non pas parce que ce sont des engagements internationaux mais parce qu'en les respectant, on n'arrête pas l'augmentation de la température de la terre mais on la limite.

La réponse est de trouver le compromis entre le respect de ces engagements et pourtant, répondre aux besoins de déplacements des gens. L'augmentation de trafic que l'on peut avoir dans le secteur est due à l'arrivée des nouveaux habitants et des nouveaux emplois. Depuis 10 ans, le taux d'utilisation de la voiture individuelle par personne n'augmente plus. Il augmentait ; maintenant c'est fini. Le nombre total de déplacements reste stable, et le nombre de déplacements en véhicules également.

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

Et cela vous donne, finalement, quel taux de croissance en termes de besoins de déplacements routiers ?

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

Je vais d'abord vous répondre, parce que j'ai les chiffres en tête, en ce qui concerne : « on fait ou on ne fait pas le prolongement ». Au niveau de l'Île-de-France, faire ou ne pas faire le prolongement, cela ne change pratiquement rien. A l'heure de pointe, le soir, environ 17 millions de kilomètres sont parcourus par les véhicules sur l'ensemble de la région. Lorsqu'on fait le prolongement de la Francilienne, on accroît en gros ce nombre de kilomètres de 10 000 ou 20 000. C'est totalement marginal, par rapport aux 17 millions.

Par contre, sur la zone d'étude, il est exact que l'on a une augmentation un petit peu plus forte ; le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules à l'heure de pointe du soir est de 2,4 millions de kilomètres ; et l'augmentation du nombre de kilomètres parcourus est de l'ordre de 30 000 quand on fait les tracés rouge, vert, et bleu ; plus importante, de l'ordre de 70 000, par le tracé violet ; et par contre, par le tracé noir on a tendance à le diminuer. Ceci provient du fait que, comme il y aura une infrastructure nouvelle, un certain nombre de véhicules circulant aujourd'hui dans la région parisienne, viendront circuler dans la zone d'étude. Ceci sera compensé par le fait qu'ils ne seront plus en dehors de la zone d'étude.

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

Merci. Monsieur DENIS, vous trouvez que tout ceci est un peu modeste sans doute ?

M. MARC DENIS, REPRESENTANT DES VERTS ÎLE-DE-FRANCE :

Quand je parlais de tangentielle, je pensais par exemple à la tangentielle Ouest : de Cergy vers l'Ouest. Je vois qu'elle commence à Achères ; un petit bout reste à boucler. Mais pour l'instant, je n'entends pas un discours politique très pugnace, au moins sur cette agglomération, pour dire que c'est une priorité. On aura presque fini d'un côté ; il ne reste plus grand chose à faire.

Ensuite, pour les chiffres, je ne veux pas jouer à l'expert qui aurait tous les chiffres sur tout. Je ne suis pas un expert ; j'essaie simplement de vous faire partager (je ne veux pas dire une vision du monde), une problématique un peu générale. Lorsque vous dites qu'il faut respecter nos engagements de Kyoto, j'ai envie de vous dire qu'avec ce que vous nous présentez comme politique de transport, je ne suis pas sûr que l'on sera en capacité de respecter ces engagements-là. On sait très bien les conséquences que cela aura.

Peut-être un dernier mot, puis je laisserai la parole à d'autres. Je me pose la question : n'est-on pas en train de chercher à ces problèmes de déplacements sur l'Île-de-France, une solution technique, alors que la question est éminemment politique ?

Je veux dire par là que sur aussi peu de territoire, avoir une telle concentration d'activité et de population, forcément, on sent bien que cela commence à coincer. Et plutôt que de chercher une réponse technique à travers des aménagements routiers ou par des transports en commun ou d'autres systèmes, la question n'est-elle pas : repenser l'équilibre de l'aménagement du territoire national ?

Voilà une des questions que je me pose. On peut sourire ; mais il est vrai qu'à force de concentrer, on concentre les problèmes.

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

Alors, vous intervenez.

M. LUCIEN FERRIER, CONSEILLER REGIONAL VERT :

En complémentarité de ce que vient de dire Marc DENIS, j'aimerais savoir comment Monsieur Éric DEBARLE a réussi à trouver ses 5 000 véhicules en moins, par la grande ceinture Ouest. Franchement, vous êtes formidable ! Alors qu'on sait très bien que quand on fait une ligne de transports en commun nouvelle, c'est automatiquement l'explosion, toutes nos prévisions sont en dessous. Par exemple pour les tramways, on a toujours eu des fréquentations bien plus importantes que celles qui étaient prévues.

D'autre part, quand on aura cette tangentielle ferrée, tout autour de l'Île-de-France, il faudra aussi être un peu imaginatifs et ne pas tomber dans la facilité, comme vous le faites, c'est-à-dire : par la route, toujours par la route. Vous avez des systèmes de rabattement, des systèmes à imaginer, pour faire en sorte que les transports en commun soient attractifs. Malheureusement, on n'entend pas, de la part de nos techniciens, de toute notre technostructure, ce genre d'imagination. On a l'impression que vous êtes dans des schémas de pensée, et toujours les mêmes, malheureusement !

(Applaudissements).

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

Nous n'avons pas produit nous-mêmes les chiffres que j'ai cités, de voyageurs sur la tangentielle Ouest ; ce sont les chiffres du Syndicat des Transports d'Île-de-France qui est chargé de promouvoir les transports en commun. Voilà la source de ces chiffres.

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

Les absents ont toujours tort, et donc nous convoquerons le Syndicat des Transports d'Île-

de-France, bien entendu, à la réunion thématique où nous parlerons des prévisions de trafic, pour qu'il nous fasse un point très précis des projets tels qu'il les voit. Vous trouverez sans doute que ses perspectives sont insuffisantes ; ce sont les hypothèses qui aujourd'hui prévalent sur le moyen terme.

Y a-t-il d'autres interventions ? Monsieur BLOT souhaiterait intervenir.

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

Bonsoir Monsieur le Président ; bonsoir Mesdames et Messieurs les membres de la Commission Particulière ; bonsoir Messieurs les représentants de la DREIF qui ont un travail assez important ; bonsoir Monsieur le Maire, bonsoir Mesdames et Messieurs les Élus ; bonsoir Chères Coprasiennes et chers Coprasiens, bonsoir Mesdames et Messieurs.

Tout d'abord, je voudrais vous remercier, Monsieur le Maire, d'avoir fait court dans votre introduction, et surtout de ne pas avoir fait de provocation. Car à travers toutes les réunions qui se déroulent, on en entend des vertes et des pas mûres, et à chaque fois cela met le feu aux poudres.

Ce soir, vous avez eu le respect de prendre en considération les problèmes et les souffrances des Yvelines, qui sont sans doute comparables ou égaux à ceux du Val-d'Oise ; mais ils existent dans les Yvelines et vous avez eu la gentillesse de le rappeler.

Mais vous avez dit un certain nombre de choses qui ne sont pas justes, malgré tout. Je les cite comme cela, parce que je n'ai pas préparé de discours : vous avez dit que la moyenne des transports domicile-travail était de 5 kilomètres.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Non, la moyenne d'utilisation d'une infrastructure comme la Francilienne est de 5 ou 10 kilomètres.

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

La moyenne domicile-travail pour les cadres est 13 kilomètres ; et pour les employés 11 kilomètres. Et vous prendrez l'ouvrage de Jean POULIT, qui est le Préfet Directeur Général de la DREIF, et qui a écrit beaucoup de choses à son départ en retraite. Il a beaucoup parlé de la Francilienne et des difficultés de la boucler.

Elle nous a été présentée comme une autoroute récréative, familiale, paysagère, donnant accès à nos univers de besoins. Et nous, répondant : « *fichez-nous la paix avec nos univers de besoins ! Nous les avons à portée de main !* ».

Le Vexin Français est un univers de besoins, il est là ; la Forêt de St-Germain est un univers de besoins, nous y allons. Vous pouvez fréquenter l'Étang du Corra, vous verrez le monde qu'il y a. La colline de l'Hautil est un univers de besoins. Donc, donner accès à nos univers de besoins, ce n'est pas pour nous, c'est pour les autres. C'est ce qu'il faut entendre. Et M. POULIT écrit qu'en réalité, le chiffre va chercher les usagers à 30 kilomètres, c'est écrit en toutes lettres.

Dans le fil de l'eau, vous parler de quelque chose qui me choque énormément. Je sais que les Cabinets de Communication sont très forts, et qu'ils ont fait passer dans la tête du débat

public le tracé historique. Je me dis qu'il a été fait par Louis XIV, et qu'il fait partie de l'Histoire de France. Hier, une contre-vérité a été dite par le Préfet et Directeur Général de la DREIF, qui a dit « le bouclage de la Francilienne à travers son tracé rouge existe depuis 1965 dans les Schémas Directeurs de l'aménagement de la région Île-de-France ». Faux, usage de faux ! Le bouclage existe en pointillé avec un tracé à rechercher. C'est bien là, et uniquement là, le problème. Mais n'annoncez pas un tracé historique qui existerait depuis 1965.

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

C'est enregistré.

M. Victor BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. :

Sur la RN184, hier il nous a été dit avec force, à Éragny, qu'il y avait 50 000 à 52 000 véhicules. Vous avez annoncé 75 000 véhicules

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Il y a une grande différence entre le nord et le sud de l'A15.

M. Victor BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. :

On va demander à la DREIF de s'ajuster sur vos chiffres. Vous avez parlé également de la RN184 saturée. C'est vrai, vous avez raison, il y a des souffrances atroces à St-Ouen-l'Aumône, à Éragny, à Conflans-Ste-Honorine. J'habite St-Ouen-l'Aumône depuis peu de temps ; vous m'avez accueilli avec les habitants de St-Ouen-l'Aumône. Je vous dis tout de suite quelque chose, Monsieur le Maire : je ne suis pas venu à St-Ouen-l'Aumône parce que le Maire est agréable et gentil, parce que la ville est belle ; je suis venu à St-Ouen-l'Aumône parce que cela coûte moins cher et je n'ai pas les moyens d'aller ailleurs.

(Applaudissements).

Aujourd'hui, dans le logement, compte tenu des prix du marché, on va où c'est le moins cher. Si je pouvais habiter Paris, comme Monsieur DEBARLE, ou comme Monsieur BERGOUGNOUX, j'irais. Mais je ne peux pas, je n'ai pas les moyens ! Alors je ne sais pas s'ils ont les moyens, mais ils habitent Paris !

Sur la RN184, il faudrait reprendre un peu l'historique. Je répondrai tout à l'heure quelques arguments à Monsieur Michel CALOMNE. Sur la RN184, la situation s'est dégradée, vous le savez sans doute, depuis une dizaine d'années. Elle s'est dégradée parce qu'une entreprise particulière, sans doute intéressante, importante, a mis en place une politique des flux tendus. A partir de ce moment-là, elle a mis sur la RN184 2 000 camions chaque jour. Et lorsque vous ferez votre autoroute à péage, je peux vous assurer que vos 2 000 camions continueront de rester sur la RN184 pour aller chez Peugeot.

Quand on a mis en place l'A16, elle n'a pas été poursuivie jusqu'à la rencontre du périphérique, parce que Jean-Claude GAYSSOT, Député Maire de Drancy, n'a pas voulu que cela traverse sa commune. Aujourd'hui, tout le trafic TransManche et tout le trafic de la Picardie arrivent sur la RN184, et demain sur l'A104.

Le dernier point, Monsieur, vous le savez aussi : Peugeot fait une politique de centralisation

d'économie d'échelle. Si j'étais chef d'entreprise, je ferais la même chose. Mais il n'empêche que cela a des répercussions pour les particuliers. Et mettre 55 000 m² de bureaux au cœur de Poissy, avec 3 000 emplois que l'on est allé chercher partout, et que l'on n'a pas créés, cela pose un certain nombre de problèmes, et l'on en voit le résultat sur la RN184.

Faire croire qu'en faisant l'A104 on va trouver la solution pour la RN184 : ce sont deux problèmes différents. Au point où nous en sommes arrivés, il faut sans doute boucler la Francilienne, parce qu'il reste une trentaine de kilomètres.

En tout cas le CO.P.R.A. n'est pas contre. Ce qui nous interpelle, c'est le tracé.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE : Dans le Val-d'Oise ?

M. Victor BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. :

Dans le Val-d'Oise, vous avez vos problèmes ; il fallait les régler en temps et en heure. Quand on fait, Monsieur, une ville nouvelle de 170 000 habitants, comme la ville de Cergy-Pontoise, et que les trois fonctions essentielles ne sont pas traitées, il y a quand même des questions à se poser sur la réflexion qui avance sur la création de telles villes.

Premier exemple : traitement des ordures ménagères. On a mis les ordures ménagères en décharge à Triel-sur-Seine, c'est un arrêté du Préfet de prolongation de 5 ans de ladite de décharge qui a mis le feu aux poudres. Il a fallu faire un effort de réflexion pour faire une usine de traitement à Bessancourt, pour trouver la solution, 20 ans après la création de la ville nouvelle. Quand on crée une ville nouvelle, Monsieur, on crée les infrastructures ! Vous le dire, c'est être un hurluberlu ?

Le traitement des eaux usées, rejetées directement dans l'Oise, non traitées. Il a fallu un accord de Conflans-Ste-Honorine avec Cergy-Pontoise, pour mettre en place une station à Neuville, pour trouver la solution.

La rocade de la ville nouvelle aurait dû être indispensable ! Aujourd'hui, en France, on ne voit pas de villes de cette importance sans rocade, ou au moins l'hypothèse d'une rocade. Pas de rocade à Cergy-Pontoise ! Deux boulevards en croix, pour desservir le boulevard de l'Hautil et le boulevard de l'Oise. Aujourd'hui, effectivement, vous avez un gros problème. Et vous essayez de trouver une solution avec l'A104.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE : Et le tracé ? On ne peut pas tout le temps noyer le poisson.

M. Victor BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. :

Oui, je vais vous parler du tracé. Je ne noie pas le poisson ! Quand je vous ai dit : « *il y a d'autres solutions pour boucler la Francilienne* », vous m'avez répondu « *deux autoroutes, mais qui va les payer ?* », parce que vous cherchez, par l'A104, à faire payer la rocade de la ville nouvelle. Voilà le problème. Je vous dis les choses.

(Applaudissements).

Vous avez parlé du tracé noir.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Voulez-vous bien recommander un tracé pour le Val-d'Oise !

M. Victor BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. :

Je ne suis pas technicien, je n'ai pas les ordinateurs de calcul, je n'ai pas les 300 ingénieurs de la DREIF, pour faire les propositions. Les propositions sont à faire, et on les étudiera !

Les populations n'accepteront pas d'être spoliées dans une vie d'épargne et de labeur ! Monsieur CALOMNE nomme 85 % de chefs d'entreprises. Mais nous sommes logés à la même enseigne ; 85 % des populations concernées n'en veulent pas !

Monsieur, vous faites des propositions, et on vous répond que le tracé dans sa totalité n'est pas acceptable. Dès le départ, à Méry-sur-Oise, vous arrivez sur la ville de Pierrelaye. A Pierrelaye, vous touchez d'entrée de jeu 300 pavillons. Ne me parlez pas de la protection des riverains, parce que c'est la tarte à la crème. Il y a le ru du Liesse qui dessert l'abbaye de Maubuisson, vous avez la voie ferrée, puis la RN 14, vous arrivez en aérien sur l'A15 ; ensuite vous avez un peu de plaine, le Club Hippique où vos enfants vont ou allaient faire du cheval ; vous arrivez aux Buttes Blanches, il y a 1 000 pavillons, Monsieur ! Les gens vont ouvrir leurs fenêtres de cuisine à 50 mètres de la barrière de péage, parce que cela finira ainsi ! Cela ne vous intéresse pas ? Ce n'est pas la peine d'essayer de me couper, je vous ai écouté.

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

Terminez, Monsieur BLOT. Monsieur RICHARD répondra immédiatement après.

M. Victor BLOT, FONDATEUR DU CO.P.R.A. :

En arrivant à Éragny, on est entre les départements des Yvelines et du Val-d'Oise. Là, il y a plus de 6 000 logements, on tranche dans le vif. Et là, les arguments ont été tellement forts que l'on nous a proposé un souterrain sur 2,3 kilomètres, avec l'ouverture au milieu d'une fenêtre de 200 mètres, rejetant sur les populations les gaz concentrés. Est-ce ce que vous voulez cela pour les populations ?

Ne comprenez-vous pas leur souffrance, et qu'ils se battent jusqu'au bout pour ne pas avoir cette autoroute, si on ne trouve pas un tracé de consensus ? Le tracé rouge n'existe plus. Trois Premiers Ministres l'ont annulé. Arrêtez la provocation en nous ressortant éternellement ce tracé ! Pas vous forcément, mais un certain nombre de personnes.

Je voudrais dire à Monsieur CALOMNE que si j'étais chef d'entreprise, j'aurais exactement le même raisonnement que lui. Si je voulais que ma matière première arrive et que mon produit fini parte le plus vite possible, je demanderais des autoroutes ; et si elles pouvaient arriver dans la cour de mon usine, je serais le plus heureux des hommes. Seulement, les choses ne se présentent pas comme cela.

On a pu faire dire, enfin, qu'une autoroute ne créait pas d'emplois. Et s'il suffisait de faire des autoroutes pour développer les emplois, il n'y aurait pas depuis plus de 20 ans près de 2, 8, et 10 millions de chômeurs. Il faut arrêter de nous entortiller avec cela, de nous faire le chantage au chômage : les chômeurs, la délocalisation, le développement économique à travers les autoroutes n'existent pas. Ce sont des facilités, c'est tout.

(Applaudissements).

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

Monsieur le Maire, vous avez droit de réponse, bien entendu.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Je vais m'efforcer de parler de façon non passionnelle. Le contraste est frappant, me semble-t-il.

Monsieur BLOT est dans son droit, en critiquant des décisions qui, selon lui, ont été prises par les autorités de l'État, il y a 40 ans. Monsieur BLOT a critiqué des manques qui, selon lui, auraient marqué le schéma initial de développement de la ville nouvelle.

En ce qui concerne le traitement des déchets de la ville nouvelle, ce dont Monsieur BLOT parle, est une situation malheureusement généralisée dans toutes les collectivités de toutes natures, il y a 20 ans. Dès mon arrivée à la responsabilité de l'agglomération, c'est le premier choix que j'ai proposé à mes collègues, et il a été réalisé en 4 ans. Nous avons été parmi les premières collectivités à traiter l'ensemble de nos déchets sur notre territoire, dans des conditions de coût et d'environnement qui ont été jugées satisfaisantes.

En ce qui concerne le boulevard de contournement de l'agglomération, à sa dimension, qui n'est pas immense, il a été également entièrement inscrit, sur la base d'infrastructures qui, pour la plupart, avaient déjà été prévues, sur tout le tour de l'agglomération de Cergy-Pontoise, dans une révision du Schéma Directeur de l'agglomération, qui s'est faite sous ma présidence en 1990.

(Contestations).

Regardez les plans ! En ce qui concerne la partie Est de l'agglomération, je voudrais dire aux représentants du CO.P.R.A. que les trafics dont on parle de contournement de l'agglomération, sur le plan local, sont de l'ordre de 15 à 20 000 par jour, mais pas du tout dans la même dimension. Naturellement, nous comptons faire en sorte que le boulevard de contournement Est de l'agglomération soit tout simplement la RN184. Cela correspond à sa géographie, et à sa taille.

Par conséquent, notre sujet n'est pas celui-là. Le trafic de la Francilienne se développe sur tout le tour de l'Île-de-France ; ce besoin de trafic existe tout autant ici et je dois dire avec regret qu'en effet, c'est pour l'essentiel un trafic de faible distance, sur ce point Monsieur BLOT n'a pas pu me contredire. Et ce sont des trafics de courte distance, sur l'autoroute, donc cela ne peut pas répondre au sujet de déplacer cette infrastructure de 15 ou 20 kilomètres. On est forcé de se situer dans un fuseau proche de la ligne principale de déplacement, et Monsieur FERRIER il est vrai que pour l'essentiel, il s'agit de déplacements qui ne sont pas substituables par des déplacements en transports en commun.

Je vais vous citer un cas concret. Nous sommes bien desservis par les transports en commun, ici. Dans l'agglomération de Cergy-Pontoise, il y a 16 lignes de bus. Vous êtes dans un point quelconque de St-Ouen-l'Aumône. Vous voulez aller dans un point quelconque de Versailles. Même avec une desserte correcte de transports en commun, vous aurez au moins un transport en commun pour aller à la Gare de Cergy, un RER tangentiel qui va faire Cergy-Versailles, et un déplacement en transport en commun autre pour aller au point de Versailles. Vous avez deux ruptures de charge. Donc sur un tel déplacement, le transport en commun sera fort peu compétitif, malheureusement, parce que nous sommes

en grande couronne. Naturellement ! Les gens font leurs choix de déplacement comme cela.

J'ai été très content d'ouvrir une nouvelle ligne RER à St-Ouen-l'Aumône, la ligne C, qui augmente le choix des habitants et plus de personnes prendront les transports en commun. Pour ma part, je le prends. Je constate que l'utilisation de cette nouvelle infrastructure, pourtant à mon avis d'une grande valeur, est très faible. Et nous avons deux gares à St-Ouen-l'Aumône, pour le prendre. Donc il ne faut pas vivre dans l'illusion. Je suis d'accord pour que l'on fasse attention à l'économie des transports, mais je fais aussi attention à ne pas prendre mes désirs pour des réalités.

Je termine sur les arguments de Monsieur BLOT. Il se trouve que le tracé qui passe à l'Est de St-Ouen-l'Aumône, entre St-Ouen-l'Aumône et Pierrelaye, peut encore être modifié. Mais si le choix est de ne pas faire de tracé du tout, parce que quand j'ai posé la question à Monsieur BLOT sur un autre tracé, il cherchait à répondre à un autre sujet, ce que je comprends, en disant qu'il n'avait pas la compétence pour le faire.

Mais simplement, Monsieur BLOT, quand vous dites « *nous sommes pour le bouclage de la Francilienne* », c'est une prise de position et de responsabilité que je salue ; mais si votre rôle, ensuite, consiste à écouter ceux qui peuvent proposer quelque chose et à dire « *ça ne va pas, ça ne va pas..., et moi, comme je n'ai pas de techniciens je ne fais pas de proposition* », le dialogue perd une partie de sa richesse. En tout cas, le passage par le Vexin, je n'ai pas de mal à vous convaincre, n'offre pas une réponse à ce problème de flux de 75 000 véhicules par jour qui contournent l'agglomération.

J'insiste, 75 000 au Nord de l'autoroute A15 ; 50 000 au Sud. Quand on arrive à l'échange entre la RN184 et l'A15, il y a plus de gens sur la RN184 qui changent de direction sur l'A15 que de gens qui continuent sur la RN184. Donc ce trafic, le seul choix que nous ayons, est soit de le laisser sur la RN184, ce sont des conditions inhumaines, je pense que je n'ai pas de mal à vous en convaincre, soit de le faire passer entre Pierrelaye et Beauchamp (le tracé bleu). Je pense qu'il est plus pénalisant pour nos voisins et amis de Pierrelaye, et d'Herblay, de le faire passer entre St Ouen et Pierrelaye, et ensuite contourner Éragny (entre Éragny et Conflans). Je crois qu'il n'y a pas d'autre solution dans le Val-d'Oise : discutons-en.

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT ANDRESY :

On ne peut pas accepter le C1 dans les Yvelines, parce que le relief ne le permet pas !

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Je ne prends pas position sur les Yvelines, Monsieur !

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT ANDRESY :

Je voudrais entendre le Maître d'ouvrage. Je vous dis que si vous arrivez avec votre tracé N1 à la jonction avec la RN184 pour ensuite aller on ne sait pas où, puisque vous ne souhaitez pas prendre position sur les Yvelines...

Donc on va demander au Maître d'ouvrage ce qu'il fait, une fois que l'on est arrivé au carrefour St-Gobain, RN184, etc., comment il pourrait mieux protéger le C1 et le S1, sachant que le relief ne permet pas de faire un souterrain sous l'Oise, ni un souterrain à Poissy, sous la Seine toujours, et sous l'Hautil, comment pourrait-on faire pour que cela ne se voie absolument pas ? C'est-à-dire : les 6 kilomètres de tunnel que vous avez faits sous le bleu,

dans la Forêt de St-Germain, comment pourriez-vous les mettre entre Andrésy, Chanteloup, Poissy, et Carrières ?

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Pourquoi excluez-vous le tracé par la Forêt de St-Germain ?

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT ANDRESY :

Je ne l'exclus pas. Vous êtes est obligé de prendre la RN184 entre le rouge et le pont de Conflans.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE S ST-OUEN-L'AUMONE :

Ce n'est pas sûr.

M. DENIS FAIST, MAIRE ADJOINT ANDRESY :

Si vous avez une autre solution, je suis tout à fait prêt à vous rencontrer.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Je pourrais faire, comme Monsieur BLOT, une pirouette, en disant que je n'ai pas de techniciens.

(Huées, sifflets).

Encore un peu ? Allez-y ! Ça soulage ? Je souhaite m'exprimer dans le calme, je m'exprime librement, Monsieur, et je suis sûr que vous êtes apte à m'entendre comme un citoyen qui respecte l'opinion des autres.

Monsieur BLOT s'est exprimé avec véhémence, en me regardant dans les yeux, pendant toute son intervention. Je l'ai respecté. Il m'est possible de m'adresser à lui en faisant remarquer une ou deux failles de son raisonnement, comme il l'a fait vis-à-vis de moi. Je pense que notre dignité de citoyen est égale.

Il est trop tôt aujourd'hui pour prendre position sur cette question. En effet, je ne vais pas improviser en disant que nous avons un tracé préférentiel dans le Val-d'Oise.

Vous êtes en train de dégager, vous en avez la possibilité, un tracé préférentiel dans les Yvelines, et il restera évidemment un problème de jonction. Reconnaissez que si nous avons fait ce travail, les uns et les autres, et qu'il reste un problème technique et économique compliqué sur 3 ou 4 kilomètres sur les 25, on aurait un tout petit peu progressé. Je voudrais simplement qu'à un moment, nous sortions les uns et les autres des positions toutes faites, sauf ceux qui souhaitent que rien ne se fasse. Ceux-là, je leur dis franchement que je suis absolument opposé à cette position et que je considère qu'elle est massivement, horriblement, contraire à l'intérêt général. Donc, ne rien faire, c'est vraiment exposer tous les usagers contraints à ces déplacements, et tous les riverains touchés, à des conditions inhumaines.

J'ai peur de déranger quand je parle de sortir des positions toutes faites. Mais vous savez bien que l'on y viendra. Donc, il me semble simplement que si nous sommes quelques-uns

uns, en s'écoutant, et je tiens à dire que ma préoccupation n'est pas de chercher à reporter le problème chez d'autres, précisément je le connais, le problème. Les 22 000 personnes que je représente le subissent tous les jours. Donc la question est de savoir comment on peut améliorer la situation, pour tout le monde. Évidemment, je le demande d'abord pour la population dont je suis l'élu. Mais de toute façon, on peut l'améliorer. Si on se rapproche d'une solution de convergence dans le tracé dans le Val-d'Oise et d'une solution de convergence dans les Yvelines, et s'il reste un problème technique, même coûteux, à ce moment-là cela se travaille.

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

Merci, Monsieur le Maire.

M. Victor BLOT, PORTE- PAROLE DU CO.P.R.A. :

Je voudrais répondre. Vous avez tous entendu que Monsieur Alain RICHARD vient de déclarer qu'il n'a pas pris position. Il l'a dit au moins dix fois.

St-Ouen-l'Aumône, le 27 février 2006 : « ...Je soutiens pour la partie Val-d'Oise l'axe dit N1, ou tracé rouge, sur les plans, parce que c'est celui qui déchargerait le mieux la RN 184 et parce qu'étant déjà réservé dans les documents d'urbanisme, il permettrait une réalisation relativement rapide. Il doit bien sûr être accompagné de meilleures protections pour préserver les zones d'habitation de la nouvelle voie, selon les techniques mises au point dans les réalisations les plus récentes. Nous ne voulons pas renvoyer sur d'autres des nuisances que nous subissons depuis longtemps ». Signé : Alain RICHARD, Maire de St-Ouen-l'Aumône. Voilà, vous vous mettez en contradiction de mensonges !

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

Attendez, Monsieur BLOT ! Vous permettez, Monsieur le Maire...

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Monsieur BLOT ! Je vois bien que quand j'essaie de créer les conditions d'un dialogue, où les gens s'écoutent, vous n'arrivez pas à vous contenir.

(Contestations, cris)

C'est dommage, parce que j'envisageais avec plaisir de poursuivre le dialogue avec vous. Tout ce que j'ai dit ce soir, et tout le monde l'a entendu, a consisté à dire qu'il me paraissait indispensable de rester sur le fuseau qui passe entre St-Ouen-l'Aumône et Pierrelaye. Vous n'êtes peut-être pas d'accord, mais j'ai donné des arguments, et c'est une position que je défends ouvertement. Donc, il n'y a pas de contradiction. Simplement, j'insiste sur un point, sur lequel vous ne semblez pas souhaiter engager le dialogue, mais cela va peut-être changer : cette position a sa logique en ce qui concerne la partie Val-d'Oise. Point sur lequel vous ne souhaitez pas prendre position.

En ce qui concerne les Yvelines, je pense que se dégagera également un tracé présentant le moins d'inconvénients, et le plus d'avantages. Vous savez mieux que moi que ce ne sera pas le tracé violet. Donc, il faudra à un moment donné, entre ceux qui acceptent de s'écouter et de dialoguer de bonne foi, poursuivre la discussion. Si vous ne souhaitez pas le faire avec moi, c'est dommage, mais on fera autrement.

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

Merci, Monsieur le Maire. Une intervention là-bas, puis ici, et ensuite Monsieur DEJOU.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Ce sera très simple, très court. Monsieur Alain RICHARD, vous nous méprisez complètement. Depuis tout à l'heure, vous faites de grands sourires et vous traitez tous les gens qui interviennent, de façon un peu bruyante parfois, d'antidémocrates. Tout à l'heure quelqu'un vous l'a fait remarquer, il y a une semaine, lorsqu'un Ministre a voulu parler du CPE, vous, comme tous les autres Députés socialistes, avez organisé un chahut monstre. Attendez ! Monsieur BERGOUGNOUX, il faudrait savoir, est-ce vous qui donnez la parole aujourd'hui, qui organisez ; ou Monsieur ?

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

Continuez, continuez.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Ce mercredi, vous avez fait un chahut pas possible, ce que je ne conteste pas. Alors qu'en tant que Député vous avez quand même d'autres moyens d'expression que nous !

(Protestation rappelant que Monsieur RICHARD n'est pas Député).

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Non, là, je crois que l'argument ne marche pas.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Alors, je peux le changer. Je vais faire comme Monsieur !

(Protestations, injures).

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

Du calme, s'il vous plaît ! Monsieur, vous avez la parole, vous terminez, mais ne prenez pas ces arguments, cela ne marche pas. Parlez d'Herblay, puisque vous êtes là pour parler d'Herblay.

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

Non, je suis là pour dire que les gens qui sont ici ont des raisons d'être énervés. Et comment Monsieur Alain RICHARD qui n'est pas Député (tant pis !) juge-t-il l'attitude, alors, des Députés ?

Je constate également que ce soir, on n'entend que lui.

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

Non, attendez ! On n'entend que lui parce que pour l'instant...

M. RAFFOLT, PRESIDENT DU CO.P.R.A. HERBLAY :

...on verra dans la retranscription combien de fois il a pris la parole.

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

Attendez ! Il est 22h30. Nous n'avons pas terminé la soirée. Et je pense qu'en effet Monsieur Alain RICHARD est intervenu assez légitimement sur la problématique Val-d'Oise et la problématique de St-Ouen-l'Aumône. Il vous a dit que pour ce qui est de la problématique Yvelines, il s'interdisait d'intervenir. C'est clair. Cette problématique Yvelines, j'aimerais qu'on en parle ici même si l'on est dans le Val-d'Oise. Monsieur Joël TISSIER voudrait-il prendre la parole ? Donnez-lui un micro.

M. JOËL TISSIER, MAIRE-ADJOINT DE MAURECOURT :

Bonsoir à tous. Monsieur le Ministre, bonsoir. Je vais vous présenter ce soir le travail que l'on a essayé de faire sur la ville. On a essayé de dialoguer et de comprendre un petit peu ce qui se passait avec cette autoroute ; les conséquences au niveau de la pollution. Voilà l'analyse que l'on en a retiré.

Ce soir, il y a un redoutable débattre en la personne d'Alain RICHARD, franchement il m'impressionne. On va essayer de bien exposer nos arguments et essayer de le convaincre qu'il y a d'autres solutions, peut-être, que de faire une autoroute dans les zones urbanisées.

Cette présentation est notre troisième contribution. Elle sera moins technique qu'à Maurecourt, où l'on a fait une très grosse contribution sur les effets de la pollution sur la santé publique. Et donc on a essayé de poser la problématique de l'A104 d'une façon plus élargie, et je crois qu'il sera très intéressant de se confronter et de dialoguer avec vous.

C'est l'indice ATMO, c'est ce que vous entendez régulièrement sur vos radios, qui indique la qualité de l'air. Il faut savoir que si vous habitez à proximité d'une autoroute, cet indice ne vous concernera pas, car vous serez trop près des nuisances. On nous informe qu'il y a des valeurs limites et des seuils d'alerte.

Un air respirable est un air compatible avec les objectifs de qualité définis par la Commission Européenne.

Pour le dioxyde d'azote, le NO₂, l'objectif qualité était donné pour 40 microgrammes ; pour l'ozone, 110 pendant 8 heures ; pour le dioxyde de soufre, 50 microgrammes.

Le dioxyde de soufre s'en va, effectivement, avec le temps, au niveau de la pollution automobile, puisqu'il y a de moins en moins de soufre dans les carburants.

Les particules fines, c'est un gros problème de pollution ; un problème réel pour les riverains de la RN184 aujourd'hui. Je tiens à dire aussi que ce sera demain encore plus réel pour les riverains de l'A104 et de la RN184, parce que plus on mettra de voitures, plus ces particules fines vont augmenter, à moins qu'il n'y ait un miracle technologique ; c'est ce que l'on essaye de nous expliquer, mais je pense qu'il faut se méfier.

Si vous faites un peu de mécanique, si vous passez régulièrement un véhicule diesel un peu âgé au contrôle technique, vous verrez que parfois pour arriver à le passer, il faut faire cinq mesures des écarts pour avoir une chance de pouvoir le passer. Alors pour les camions ! J'ai

un ami conducteur routier qui m'explique que très souvent cela se passe très mal, pas d'une façon civique. Suivez les camions, vous verrez qu'il y en a qui polluent quand même pas mal.

Voilà des schémas que j'ai pris sur le site d'Airparif. On a regardé ce qui se passait en pic de pollution sur l'autoroute A1 à St-Denis. Je tiens à être honnête : le capteur est sur l'autoroute, en vertical de l'autoroute. Là, on voit une situation de trafic ; c'est là que l'on mesure un trafic très intense. En regardant les échelles en ordonnées, on voit que la valeur maximale est à peu près 1 200 microgrammes par véhicule, en monoxyde d'azote qui est le polluant primaire, c'est-à-dire juste au moment où il sort du pot d'échappement. Ensuite, dès qu'il est oxydé dans l'air il devient du dioxyde d'azote.

Si l'on prend la station de Gennevilliers, plus éloignée (1,4 km environ des voies, ou 700 m), quand la station de mesure est plus éloignée des infrastructures routières, évidemment les nuisances toxiques diminuent.

Une chose assez remarquable, que je n'ai pas su expliquer parce que je ne suis pas assez savant pour cela, est les PM10 : 150 microgrammes par m³. C'est réellement catastrophique puisque, normalement, le niveau donné est : 30 microgrammes par m³. Il faut être honnête aussi, ce n'est pas comme cela tous les jours. Là, c'était une journée d'hiver, le 8 février. Pourquoi était-ce comme cela ? Je n'en sais rien. Mais les faits sont là.

Les dioxydes d'azote. On commence vraiment à rentrer dans la pollution qui nous affecte, parce que pour les enfants cela augmente les maladies des bronches, les infections microbiennes. Et c'est très mauvais pour tous les gens qui souffrent d'asthme.

Effectivement, on a des niveaux de dioxyde d'azote très importants sur les stations de trafic : « objectif de qualité 40 microgrammes par m³ ». Vous voyez que si vous êtes à proximité d'une station de trafic, vous shootez complètement cet objectif qualité, vous êtes quasiment deux fois supérieurs à cet objectif ; ce qui n'est pas bon. Plus inquiétant : quand on regarde dans les stations urbaines, on voit là aussi que l'on dépasse cet objectif de qualité. Tout cela ne rentre pas non plus dans les règles. Il n'est pas souhaitable de continuer comme cela.

Je suis désolé pour vous, Monsieur DEBARLE, cela fait trois fois que je vous le fais !

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

Si vous le permettez, après je pourrai répondre à certaines choses.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Ensuite, pour les PM10 : tout ce qui est particulière et particules fines. Quand elles sont PM10 elles arrivent à retomber, par gravité, sur le sol. Quand elles sont PM2,5, elles restent en aérosol dans l'atmosphère ; c'est plus ennuyeux puisque cela peut perdurer plusieurs heures, j'ai vu les chiffres : 20 , 30, 40 heures. C'est très mauvais.

Concernant l'évolution des PM10 sur 7 ans, c'est assez étonnant, cela ne varie pas. Pourtant il y a eu divers efforts. Cela ne bouge pas, parce que la circulation s'accroît, très logiquement.

L'objectif de qualité donné pour les PM10 est : 30 microgrammes par m³. Cela a fait l'objet d'un débat au moment des Directives Reach à Bruxelles ; débat assez important puisque les

scientifiques souhaitaient que ce chiffre soit baissé ; non pas directement sur les PM10, mais sur les PM2,5 qui sont des particules très dangereuses puisqu'elles ne sont pas filtrées par les voies supérieures respiratoires de l'homme et descendent directement dans le poumon profond. A ce moment-là, il y a des sources de cancer, d'asthme, etc.

Sur les stations trafic (je donne la station Victor Bach, qui est assez exceptionnelle, c'est le point le plus mauvais de Paris) on dépasse systématiquement les objectifs de qualité. Effectivement, il y a une réelle inquiétude des populations qui vont quand même se retrouver à côté des cheminées d'aération, à 60 mètres des emprises. Il faut un vrai débat pour savoir où l'on va disperser ces polluants. Aujourd'hui, la cheminée d'aération qu'il y a sur Éragny est très proche des zones d'habitation.

Les PM2,5 descendent dans le poumon profond. Elles composent à peu près 64 à 67 % des PM10. D'après un calcul, on arrive à 19,5 qui est l'objectif de qualité PM2,5 contesté par les scientifiques. Je citerai le Professeur BRUNEKREEF, qui est une sommité en Europe ; le meilleur expert, je crois, au niveau de la pollution, en Europe. Contesté par un professeur de l'INSERM qui a participé aussi aux Directives Reach ; et bien sûr par Monsieur SCHWARZ de Harvard, qui est l'expert mondial en la matière.

Pour des raisons de santé publique, APHEIS (Air Pollution and Health European Information System) une agence créée par l'Europe pour réfléchir sur ces problèmes de pollution, préconise 15 microgrammes par m³. Si on regarde ces PM2,5, ce professeur, avec le Pr BRUNEKREEF, donnait à peu près 12 microgrammes par m³ alors que sur les stations trafic on est largement au-dessus. Dans les stations urbaines, on arrive tout juste à affleurer ce niveau. Encore une fois, si l'autoroute passe à côté des zones urbanisées, il y a une vraie inquiétude, que l'on veut exprimer, pour les populations.

L'ozone est un gaz qui se compose à partir des gaz d'échappement, du NO en particulier. Il progresse tout le temps. On a plus d'ozone dans la campagne que dans les villes, puisqu'il n'y a pas de dioxyde d'azote pour le diluer. C'est un polluant aussi qui rentre dans l'irritation des bronches, donc : picotements, sensation d'irritation des yeux...

Les composés organiques benzène, encore plus embêtants puisque fondamentalement cancérigènes.

Sur les HAM, dont le benzène, donc des pollutions issues aussi de l'automobile, l'objectif qualité est de 2 microgrammes par m³ et systématiquement, dès que l'on est sur des stations trafic très importantes (Victor Bach et boulevard périphérique d'Auteuil), on shoote complètement. L'A104 sera-t-elle le boulevard périphérique d'Auteuil ? Je ne l'espère pas. Mais cela devrait être pas mal quand même. Pour le benzène, je ne sais pas où l'on se situera, sur cet objectif de qualité.

C'était la conclusion sur les stations trafic : les niveaux sont largement supérieurs aux stations de fond et l'objectif qualité est complètement pulvérisé.

Les hydrocarbures aromatiques polycycliques. Avant de regarder cela, je ne savais pas ce que c'était. Le tabac, le charbon, le bois en font partie. Ce n'est pas si compliqué, finalement. Les objectifs de qualité, dès que l'on est sur des stations trafic, sont shootés complètement.

Quand vous regardez le trait rouge, par rapport à ce que l'on voit en vert, c'est quand même assez impressionnant. Dans le temps, on voit que cela diminue vers 2000, et ensuite cela reste stagnant sur les 5 années suivantes.

Les objectifs de qualité des zones urbaines sont dépassés.

« *Ils constituent en raison de leur caractère cancérigène les indicateurs les plus indicatifs au plan sanitaire* », : ce sont des choses sérieuses, je pense qu'il ne faut pas plaisanter avec cela.

Là, j'ai pris une page du journal que l'on a créé. Par ailleurs, il y a un certain nombre d'erreurs, et je me suis excusé. La littérature internationale, américaine, anglaise, spécialisée au niveau médical, ne vous conseille pas d'habiter à côté d'une voie à grande circulation. Je vous le jure, je ne l'ai jamais trouvé.

Par contre, ils disent qu'il y a des problèmes d'asthme pour les enfants : 24 000 décès en Angleterre. Si vous prenez les chiffres de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire et Environnementale, c'est entre 6 500 et 9 000, qui sont donnés. Si l'on prend APHEIS au niveau européen, je crois que l'on arrive pour 2004 à un chiffre de 348 000. Ce qui ne veut pas dire que les gens qui meurent étaient en pleine santé et resplendissants au moment de leur décès, mais que cela pousse les gens déjà affaiblis, un peu plus vite, vers l'au-delà.

Dispersion des polluants. Tout à l'heure, Monsieur Marc DENIS a expliqué un peu la pollution, au niveau planétaire, le réchauffement climatique. Nous, nous allons rentrer dans une échelle beaucoup plus locale. Il y a : pollution globale, pollution régionale, et pollution locale. Puisque l'on est sur une autoroute en zone urbanisée, on va rentrer dans ce secteur.

Au niveau de ces polluants, on s'aperçoit qu'il y a des jours où cela ne marche pas trop mal, puisque la météo est au rendez-vous, et on peut disperser. Et puis il y a des jours où cela ne marche pas bien du tout ; par exemple, si vous avez une journée d'hiver très froide, comme peut-être le 8 février que l'on a vu tout à l'heure, l'air au contact du sol se refroidit énormément et ensuite, la température ne permet pas de rattraper ce refroidissement, l'air qui est au-dessus est plus chaud et la pollution est piégée là-dessous.

Et effectivement, on a des difficultés à avoir cette dispersion. Je me pose la question pour ce 8 février où ces particules n'ont pas réussi à s'évacuer. Il y a un autre problème, plus connu, surtout des vélivoles : si vous êtes au vent d'un relief, les pollutions vont avoir tendance à remonter puisque, quand le vent souffle, cela monte. Par contre, si vous êtes derrière le relief, il y a des rabattants. Par exemple, pour prêcher pour les Yvelines, sur Andrésy vous serez dans la zone de rabattants et les pollutions auront plus de mal à se disperser, c'est physique.

Les vents dominants. Je les avais repris, parce que dans une présentation à Maurecourt, je m'étais trompé. J'avais mis « vents dominants Nord-ouest ». C'est : vents dominants Sud-ouest. Et par beau temps ou par temps froid : Nord-est. Ce sont les deux dominantes de vents. Les vents, quand on regarde objectivement, ne sont pas forts. Ce sont des vents qui vont à 7 nœuds. Quand on a des vents peu importants, très logiquement, la pollution se disperse mal, en particulier les fameuses PM2,5. Les aérosols vont rester stagnants. J'ai vu dans le livre que cela ne se dispersait pas trop mal ; mais quand je regarde les vents, je n'en ai pas franchement l'impression.

Les stations urbaines et les stations trafic. Je l'avais expliqué et j'avais fait des petits dessins, qui sont donnés par Airparif. Là, j'ai voulu expliquer que quand le capteur était à plusieurs centaines de mètres des emprises (c'était le cas de Gennevilliers), on arrivait à des pics de pollution plus réduits, puisque la distance est plus grande, donc une dispersion était déjà effective.

Par contre, quand on était très proche des voies, comme pour l'A1, on arrivait à des pics de pollution très importants. J'avais essayé de comparer Cergy à Gennevilliers, je me suis dit que le capteur de Cergy étant dans la campagne, je devrais trouver quelque chose de moins important. C'est effectivement vrai pour les polluants primaires. Mais j'ai été énormément surpris, pour Cergy, de trouver ces PM10 qui ne se dispersaient pas. C'est à dire que l'on en avait autant que sur Gennevilliers, alors que l'on est quasiment sur la Base de Loisirs et que l'on pensait que tout cela serait déjà dispersé.

La dispersion des polluants. Comme le reste, j'ai pris ces données à partir de documents sérieux ; là, fournis par l'INSERM. Des études ont été faites pour voir à partir de quand les polluants arrivaient à se disperser. Si l'on prend le NO2, le dioxyde d'azote, qui fait toutes les irritations (l'asthme, etc.) on arrive sur des linéaires, au bout de 300 mètres. Je serais curieux que l'on prenne les distances sur toute l'emprise de l'autoroute A104.

Je peux vous assurer qu'il y a des endroits où il n'y a pas 300 mètres. Cela veut dire que l'on sait que l'on va altérer la santé des gens. En tant que syndicaliste et partenaire social, cela me choque, parce que quand je négocie en tant que partenaire social avec ma Direction..., il est vrai que c'est plus facile parfois de négocier avec ma Direction qu'avec l'État. Si l'on a des problèmes au CHS, on va voir la Direction, cela s'arrange ; pour discuter avec l'État de l'autoroute A184, cela dure depuis un certain temps, 15 ans, et c'est quand même beaucoup plus dur.

Les fumées noires : décroissance non linéaire, 300 mètres environ. Cela signifie que les gens proches des emprises sont touchés.

La pollution n'est pas du tout la même. Une autoroute 2 fois 3 voies pollue plus qu'une route 2 fois 2 voies. Vous pouvez prendre le problème dans tous les sens, Monsieur RICHARD ; vous êtes très fort, mais vous n'arriverez pas à me le prouver !

Les Pays Bas ont fait des études, la Pologne aussi et ils ont remarqué que l'impact maximum était dans les 150 mètres. Ce qui prouve que l'on est honnête. Ils disent qu'au-delà de 150 mètres, cela représente 20 % ; mais cela représente toujours quelque chose ! Alors quand je vois une ville comme Éragny qui a l'A15, la RN184 et qui en plus aura une autoroute A104 avec 100 000 voitures de plus par jour ! Je me dis que ces gens-là vont quand même accumuler les nuisances.

Les PM fines : il y a une certaine durée de vie des aérosols. Le Canada a fait une décroissance linéaire, une belle formule logarithmique, mais cela fait 200 mètres au bout du compte. La Suède, c'est à peu près pareil. Pour nous, qui nous nous battons contre les autoroutes en zone urbanisée, c'est un souci majeur. On parle de l'emploi. Mais il faut parler aussi du coût du travail. Effectivement, on arrive à avoir des charges sociales qui, finalement, montent toujours. On a un déficit de nos régimes sociaux qui, finalement, se creuse toujours. Il faut peut-être, à un moment, se poser les bonnes questions et faire en sorte que les gens ne soient pas malades, en créant des conditions sanitaires qui ne soient pas mauvaises.

(Applaudissements).

Je n'invente rien. J'ai essayé d'étayer mon raisonnement, puisque j'ai écrit à Jean-Pierre BELPOMME qui est cancérologue, et qui m'a répondu. Effectivement, quand je suis malade, je vais voir mon médecin ; quand j'ai envie de faire des routes, je vois la DREIF ; et quand je veux faire des routes, et pour être malade, je vois les deux.

Jean-Pierre BÉLPOMME dit clairement qu'il ne faut pas d'autoroute en zone urbanisée. Il est cancérologue, il est signataire de l'Appel de Paris, avec des gens qui ne sont pas des imbéciles. Il y a le Professeur JACOB, Jean DAUSSET, Jean BERNARD, Yves COPPENS, François GROS, Lucien ISRAEL, Luc MONTAGNIER. Ce sont quand même des sommités scientifiques et je pense qu'ils ne nous disent pas de bêtises. Ils disent qu'il y a un réel danger avec la pollution. L' « Appel de Paris » s'était réuni le 7 mai 2004 à l'UNESCO, sous l'initiative de Jean-Pierre BÉLPOMME, cancérologue, qui nous soutient dans ce combat de l'autoroute en zone non urbanisée.

(Applaudissements).

La dispersion des polluants : j'ai repris les mesures qui nous ont été données par le dossier remis par la CNDP. J'ai regardé ce qui se passait au niveau de la RN184 pour le NO2, c'est le seul que j'ai trouvé, et j'ai vu que les objectifs de qualité, suivant la proximité, avaient l'air de marcher, comme la formule magique que l'on a vue tout à l'heure. C'est-à-dire que plus on est près du tracé, plus effectivement la pollution est importante. Là, on voit que l'on dépasse les objectifs de qualité de 20 à 25 microgrammes, et qu'ensuite cela s'estompe au fur et à mesure que l'on arrive vers 300 mètres.

Les campagnes de mesures réalisées en été par la DREIF (les pollutions d'été ne sont pas les mêmes que les pollutions d'hiver) : ils ont fait ces mesures fin juin à mi-juillet. Franchement, ce n'est pas là qu'il y a le plus de voitures sur la route. En plus, c'était un temps doux et arrosé. Ils ne commandent pas la météo, on ne va pas les accuser. Quand on a un temps arrosé, les polluants ont tendance à se re-fixer, à descendre sur le sol.

Sur la période novembre, décembre (temps couvert et pluie) : c'était peu favorable à une mesure vraiment objective.

2003 a été une année exceptionnelle pour la pollution, une année très chaude ; il y a eu beaucoup d'ozone et beaucoup de personnes âgées ont été déshydratées. Les effets de la pollution n'ont pas non plus contribué à les faire vivre plus longtemps.

Vous avez raison, le trafic routier n'arrête pas d'augmenter. Le niveau de CO2 n'arrête pas d'augmenter non plus. On n'est pas conforme aux directives de Kyoto. Il faudrait quand même faire quelque chose.

Et au niveau des PM10, c'est quand même assez marquant, la courbe ne descend pas, mais au contraire cela continue d'augmenter. On m'avait dit que cela allait descendre, avec les technologies, les filtres, etc. Et le petit graphe que vous mettez dans le graphique, va déjà jusqu'en 2015. En 2020, on ne sait pas ce qui se passe. Je pense que tout ne s'arrête pas d'un coup.

Le trafic sur la RN184. Je confirme le chiffre de 75 000 véhicules au Nord de l'A15, qui était donné sur les documents de la DREIF, et sur le Pont de Conflans 57 000 véhicules.

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

Maintenant, on est d'accord sur les chiffres !

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Oui ! Vous allez peut-être trouver autre chose...*(rires)*.

Il ne nous paraît pas sérieux d'engager un débat sur la construction d'une nouvelle autoroute sans avoir auparavant tenté de régler un certain nombre de points. Il ne faut quand même pas être ridicule. Cela fait très longtemps que cela roule très mal sur la RN184, parce qu'effectivement, il y a un certain nombre de carrefours totalement inadaptés, d'Éragny jusqu'à St-Germain-en-Laye, avec le débouché magnifique sur St-Germain, dont on va parler.

Nous avons listé tous ces carrefours. Je ne jette pas la pierre aux fonctionnaires de l'État, ni à la DREIF, mais je pense que si ces problèmes-là avaient pu être résolus, on ne serait peut-être pas dans la situation actuelle. Ce qui ne veut pas dire qu'il faut charger à l'infini la RN184.

La RN184 est saturée, entre Conflans et Éragny, avec 7 à 8 feux tricolores. Effectivement, cette voie doit être absolument reprise pour fluidifier la circulation et protéger les riverains qui, il est vrai, sont protégés au niveau phonique, de gros efforts ont été faits ; mais pas au niveau de la pollution atmosphérique.

Je ne jette pas la pierre non plus à vos prédécesseurs, mais il y a un constat. On change d'époque ; on sait des choses aujourd'hui que l'on ne savait pas avant. Par exemple, quand le tracé de l'autoroute A104 a été défini, il y a 40 ans, « le tracé historique » la densité urbaine était complètement négligeable. Les ingénieurs, qui ont imaginé ce tracé, ne pensaient pas à terme empoisonner des populations.

Plus on continue à développer en urbain la région parisienne, dont la ville nouvelle, puisque je crois que vous nous parlez de 25 000 personnes supplémentaires, plus les routes seront encombrées. Un ménage aujourd'hui a souvent deux voitures. Je crois qu'il n'y a pas de solution, si l'on continue à concentrer les gens dans des espaces urbains de plus en plus réduits. On peut dire que ce n'est pas bien pour le développement durable, qu'il ne faut pas attaquer les espaces.

Je me pose quand même des questions, au niveau de la ville nouvelle, et je pense que vous allez me répondre. Le parc naturel du Vexin est une frontière, d'un côté on aura les gens qui pourront respirer, et de l'autre on va entasser tout le monde heureux et content avec l'autoroute. Il ne faut pas forcer le trait. C'est un discours que les gens n'acceptent plus du tout.

(Applaudissements).

La RN184 à St-Germain : là aussi, c'est catastrophique. Les carrefours ne sont pas du tout adaptés. Et quand on regarde la valse d'une file à deux files que l'on a tout le long de la RN184, je crois que la DREIF ne me contredira pas, ces effets de pincement de files sont excessivement dommageables à la fluidité de la circulation.

Quand on arrive au bout de la RN184 à St-Germain et qu'on débouche sur la RN13, c'est le bonheur ! Ils ont oublié de faire l'échangeur avec l'A14 ; on sait pourquoi, on ne va pas le rappeler, il ne faut pas parler mal des défunts. Mais cela m'interpelle. On dit que cela roule mal, mais je ne vois vraiment pas comment cela peut rouler bien.

Le tracé N1, que vous défendez pour la partie rouge, passe à côté des Zones Industrielles ; ce n'est pas idiot pour une autoroute. Des espaces sont aménagés près de l'autoroute. Un schéma directeur a été défini par la ville nouvelle, et vous avez sûrement des idées sur les espaces autour de cette emprise autoroutière.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN L'AUMONE : Des espaces agricoles.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Et Pierrelaye, que vont-ils faire de ce côté-là ? Alors là, excusez-moi, les bras m'en tombent : on va faire une autoroute pour desservir des espaces agricoles ! Il faut m'expliquer (*rires*).

La ville nouvelle a l'air d'avoir un souci au niveau du logement et aura du mal à résorber la croissance démographique, et surtout à attirer des gens vers la ville nouvelle. C'est ce que l'on a cru comprendre et c'est ce qui est écrit, que vous souhaitez construire des logements pour re-densifier la ville.

Je me suis posé la question : si Cergy n'arrive pas à générer un seuil migratoire nécessaire au bon rééquilibrage de sa population, parce que le schéma de développement qu'elle a mis en œuvre n'attire pas les populations des années 2000, que se passera-t-il ?

Il y a de grands centres logistiques : Géodis, Staci, Gefco, et beaucoup d'entreprises demandent une autoroute. On s'aperçoit que les locaux de stockage augmentent énormément, et qu'une très grosse option sur la logistique a l'air d'être prise au niveau de la ville de Cergy (195 000 m² entre 1990 et 1994 ; 250 930 m² entre 2000 et 2004). Au niveau de la zone d'étude, entre 30 et 45 % des emplois sont liés à la logistique dans le secteur de l'étude A104. Ce sont les annexes, Monsieur. Voyez avec Monsieur BERGOUGNOUX, avec la DREIF, mais ce sont les annexes. Avez-vous les annexes, Monsieur DEBARLE, là ? On est en train de me traiter de menteur, cela ne me plait pas. J'ai essayé d'être honnête ; vous ne l'êtes pas, allez je plaisante !

M. MELE, PRESIDENT DU GROUPEMENT DES CHEFS D'ENTREPRISES DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Sur 550 hectares, 800 entreprises sont implantées sur les Parcs d'Activité de St-Ouen-l'Aumône. Il ne faut pas dire qu'il s'agit d'une majorité d'entrepôts logistiques. Je ne peux pas l'accepter !

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

Vous ne parlez pas de la même chose. On parle de St-Ouen-l'Aumône et dans nos chiffres, cela correspond à la totalité de la communauté d'agglomérations.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Vous me rassurez !

M. MELE, PRESIDENT DU GROUPEMENT DES CHEFS D'ENTREPRISES DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Je me suis mal exprimé, alors.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Ou c'est moi qui ai mal compris. On est d'accord, on va arriver à faire le consensus.

Pour conclure, l'intervention de Monsieur ROL-TANGUY m'a interpellé aussi hier soir. Je l'ai entendu dire « finalement, l'autoroute, si ce n'est pas le N1, le N2, le N3, le N4, on pourrait encore trouver des aménagements autres » ; « un sous-fluvial, sous la Seine ».

J'en conclus que finalement on voit 4 tracés, et on nous dit qu'on peut encore les améliorer. Cela veut dire que l'on nous présente aujourd'hui des choses qui sont des projets non aboutis.

Je vois l'autoroute dans la Forêt de St-Germain ! 6,5 kilomètres de tunnel pour protéger des arbres ! Je vois l'autoroute à Éragny ! On se fiche de la population !

Je vois l'autoroute N2 qu'on nous propose à Herblay ! Entre Pierrelaye et Éragny, il n'y a pas de protection, il n'y a rien ! On est dans un pays où on accepte de protéger des arbres alors que l'on démontre par toutes les Agences Sanitaires françaises, l'Agence Européenne de l'Environnement, que la pollution fait mourir des gens !

Monsieur RICHARD, la solution est qu'il faut parler sérieusement. On ne fait pas des autoroutes en zone urbanisée.

(Applaudissements).

Je vous dis que l'autoroute peut passer ailleurs. Faites des couvertures en tunnel, faites des cheminées d'aération où il n'y a pas de population, c'est-à-dire avec des distances où les polluants peuvent se disperser.

Pourquoi n'en discuterait-on pas ? On ne va pas faire cela « sur le coin du gaz » avec un casse-croûte, et un coup de rouge. C'est de la provocation ou alors cela veut dire que vous avez déjà la solution, Monsieur RICHARD.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

J'en propose une, et je propose que l'on discute des autres. Donc j'attends la vôtre.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Moi je vais vous dire ce que j'attends...

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Parlez un peu !

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Vous m'avez dit que j'ai parlé trop longtemps.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Oui mais parlez d'une solution. On prend la grande carte, avec tous les tracés, et vous montrez où vous la feriez passer.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

La Francilienne ?

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Montrez la grande carte, s'il vous plait.

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Alors là non. Encore une fois...

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Vous ne voulez pas répondre !

M. JOËL TISSIER, MAIRE ADJOINT DE MAURECOURT :

Non ! Vous êtes dans l'erreur, je suis désolé. Demain, tout le monde va urbaniser. Aujourd'hui, au niveau des schémas directeurs, vous ne connaissez pas ce qui va être fait. Cela veut dire que vous êtes prêt, demain, à passer à côté de logements qui ne sont pas faits sur vos cartes. Alors que tout le problème, ce sont les habitants ! Vous vous en moquez des habitants ! Vous voulez une autoroute pour les camions, c'est tout ce que vous voulez !

Reprenons ce débat sérieusement ! Regardez vos schémas d'urbanisme ! Regardez où l'on va mettre des maisons ! Et à moment-là, on pourra discuter de faire une autoroute, pour protéger les habitants et non pour faire circuler des camions !

J'en aurai fini pour ce soir.

(Applaudissements).

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

Monsieur TISSIER, votre exposé est sans aucun doute très intéressant. Cela étant, il faut essayer quand même d'être un peu constructif derrière.

Premier point : je souhaiterais savoir ce que pense le Maître d'ouvrage de tout cela. Je voudrais que l'on pousse la discussion plus loin.

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

Effectivement, j'ai remarqué déjà deux choses. Nous nous sommes retrouvés sur des chiffres de trafic et des mètres carrés de stockage. Et je pense que l'on peut continuer de se retrouver, sur d'autres points.

Je vais prendre trois points par rapport à votre exposé, qui était sur la pollution :

1. Quand on fait notre exposé sur la qualité de l'air (on le dit, on n'est pas cru), la qualité de l'air va s'améliorer entre aujourd'hui et 2020. On va prendre, justement, l'exemple du benzène. C'est un composant qui est dans les carburants. Or, les carburants ont déjà fait des progrès. Le plomb a été supprimé, le super a disparu ; Monsieur TISSIER dit lui-même que le soufre n'est plus un problème de pollution dû à la circulation automobile, parce qu'il a été supprimé. Le benzène vient d'être fortement réduit, en passant de 5 à 2, dans les carburants. Donc la partie benzène va se réduire de manière assez forte.
2. Pourquoi on va avoir une meilleure qualité de l'air ? Grâce au renouvellement du parc automobile. Monsieur TISSIER a dit lui-même, tout à l'heure : « *quand on passe, aujourd'hui, au contrôle technique avec un véhicule diesel âgé, on a du mal à le faire*

passer ». C'est justement la différence. Le véhicule âgé, dans quelques années, sera à la casse, et il va être remplacé par un véhicule construit en fonction des nouvelles normes. C'est le renouvellement du parc de véhicules ; et les calculs que nous avons faits l'ont été uniquement avec les normes passées.

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

Pour l'instant, on est en train de parler de pollution atmosphérique locale. Le réchauffement climatique est un problème d'ensemble, on pourra y revenir.

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

Pour l'instant, on est en train de parler de la météorologie. Je suis tout à fait d'accord avec vous quand on parle du couvercle qui peut arriver, notamment certains jours d'hiver, et qui bloque la pollution.

Mais si on est d'accord avec cette diapositive-là, on ne peut pas être d'accord avec la diapositive sur les vents. On sait bien que les pics de pollution en région parisienne, ce sont des jours où il n'y a pas de vent. Vous avez dit que quand on est sous le vent dans un relief, la pollution sera bloquée. Non, parce que de toute façon, il y a des circulations d'air, des turbulences, et ce n'est pas à ce moment-là que vous serez le plus pollués.

Compte tenu de ces évolutions, que l'on escompte pour 2020, il est exact qu'aujourd'hui, un certain nombre de gens dans notre secteur d'étude respirent un air qui n'est pas de bonne qualité, qui ne correspond pas aux objectifs de qualité. Quand on fait une étude sur la qualité de l'air, on regarde l'ensemble des voiries importantes ou qui vont être impactées par un projet routier qui va faire changer leur trafic de plus ou moins 10 %. Il y a des endroits où l'on va baisser le trafic et la pollution, et d'autres endroits où l'on va les augmenter.

Avant cela, on fait une situation de référence et donc, on regarde quelle est la pollution et quel est le nombre de personnes impactées par un polluant. En 2006, si on prend le dioxyde d'azote, on a aujourd'hui sur l'ensemble des routes qui ont été faites (l'A15, l'A13, la RN184, de grandes départementales) 115 000 personnes qui ne respirent pas un air de bonne qualité.

Quand on se projette en 2020, si l'on refait le même exercice, compte tenu de ce que nous appelons le progrès technologique, qui est, je le rappelle, le progrès sur des normes passées ou des techniques constructives passées, on n'a pas pris en compte les véhicules hybrides, le développement des biocarburants, etc. Donc, on passe de 115 000 personnes à entre 3 000 et 5 000 personnes qui garderont un air de mauvaise qualité, selon les projets. Je vous avais dit dès le début que vous ne me croiriez pas.

(Protestations).

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

Vous terminez ce point-là, et on donne la parole à l'opposition.

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

J'en ai fini avec ce point-là. Simplement, je vous donne le résultat de nos études. Le renouvellement du parc et la vitesse à laquelle ce parc diminue, ce sont des études faites

avec l'INRETS et avec l'ADEME. Cela ne marche peut-être pas, mais ce sont des résultats d'études. Je pense que la réunion thématique que l'on aura permettra à d'autres experts de donner leur point de vue.

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

On va mettre là-dessus des experts indépendants, pour essayer d'y voir clair. Ce n'est pas le progrès, c'est le renouvellement du parc.

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

Tout à fait.

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

Il n'y a pas de progrès technologique particulier dans vos hypothèses.

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

Et les carburants qui ont changé de formule !

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

C'est autre chose !

M. JEAN ESGON *, POISSY :

Je m'insurge contre Monsieur DEBARLE, quand il dit que la pollution va diminuer. Je ne crois pas du tout que cette pollution diminue. On peut la stabiliser, mais elle ne diminuera pas. Quant au réchauffement climatique, c'est pareil : on ne peut que le stabiliser, mais pas le diminuer. Donc je ne crois pas trop aux prévisions, aux chiffres que l'on annonce. C'est ce que j'ai à dire.

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

Monsieur DEJOU, venez à la tribune, si vous voulez.

M JEAN-PIERRE DEJOU, PRESIDENT DU CO.P.R.A. :

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Monsieur le Président, merci de me donner la parole, parce que ce n'était pas du tout prévu. Je vais faire comme Victor BLOT, je vais parler au fil de l'eau, mais je voudrais faire remarquer un certain nombre de choses.

Par ordre d'apparition ; Monsieur le Ministre, excusez-moi ; je vais m'adresser d'abord à Monsieur CALOMNE.

Lorsque je lis la carte de ce que vous appelez « le tracé historique », la desserte de la Zone Industrielle de Poissy se trouve de l'autre côté de la Seine. Donc je ne vois pas très bien l'adéquation.

Ensuite, en ce qui concerne ce tracé, personnellement, en tant que citoyen, je m'en occupe depuis 1985.

C'est donc pas d'aujourd'hui, et figurez-vous que depuis 1985 je n'ai jamais vu, jamais, vous entendez bien, jamais, pour régler un problème de cette ampleur et de cette envergure les mêmes acteurs autour de la même table, comment voulez-vous qu'on prenne des décisions, c'est impossible ! impossible !

Vous avez des gens qui sont absents, vous avez des gens qui sont représentés : « Ah non, je dois en référer », etc... un projet Monsieur ou Messieurs qui a 40 ans d'âge, géographiquement, techniquement, financièrement qui n'a pas vu le jour aujourd'hui, c'est forcément un mauvais projet.

(Applaudissements).

Je voudrais m'adresser à Monsieur le Ministre, s'il vous plait, en vous remerciant de nous accueillir ce soir. Mais nous sommes dans une réunion de proximité concernant St-Ouen-l'Aumône et j'ai entendu parler du Val-d'Oise. Or, la Loi Pasqua nous interdit, dans ce type d'infrastructure, de saucissonner. Donc on ne peut pas régler le problème du Val-d'Oise, si on ne règle pas en même temps le problème de Yvelines. Et il serait souhaitable, Monsieur le Ministre, j'entends bien et j'en prends acte, que les gens responsables prennent un calendrier et qu'ils s'y tiennent. Cela va durer 6 mois ou 2 ans, je n'en sais rien mais que, in fine, on prenne des décisions. Encore une fois, on ne voit jamais les mêmes personnes.

Vous avez rappelé tout à l'heure que vous étiez en son temps, aux affaires, au gouvernement. Moi-même, j'ai eu comme interlocuteur le Préfet de la DREIF, prédécesseur de Monsieur ROL-TANGUY, lequel justement sur un dossier de desserte A104, nous avait dit (dixit, excusez-moi, les mots sont forts) : « *Ce dossier est de la merde, il faut le remettre complètement à plat. On n'en sortira jamais* ».

(Applaudissements).

Je peux même vous dire que nous avons la preuve de ce que j'avance par une vidéo prise sur un plateau de télévision où l'un des ingénieurs de la Direction Régionale de l'Équipement, lui-même, avançait ce que je viens de vous dire.

Je pense que la démonstration de Joël TISSIER en matière de santé publique se passe largement de commentaires. J'ajouterai simplement une petite chose qu'il a un tout petit peu oubliée, je ne lui en tiens pas rigueur : dans l'Appel de Paris figure également Madame Corinne LEPAGE.

(Applaudissements).

M. MICHEL MELE, PRÉSIDENT DU GROUPEMENT DES CHEFS D'ENTREPRISES DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Écoutez, très sincèrement, ce soir, j'avoue que je découvre beaucoup de choses. Je préside le Groupement des Chefs d'Entreprises de St-Ouen-l'Aumône. Sur ces 700 entreprises, plus de 600 sont des PME, sous-traitants de la mécanique générale, qui emploient moins de 50 salariés. Il y a effectivement depuis 2, voire 3 ans, une petite zone logistique qui occupe ce que nous appelons « les Béthunes 2 » mais qui est loin de représenter, vous le devinez aisément, des pourcentages aussi importants que ceux évoqués.

Ce soir, je voudrais simplement vous dire que pour nous, ces Parcs d'Activité, indiscutablement l'A104 est un vrai problème. J'en parle d'autant plus à l'aise que je suis là

depuis 34 ans, j'étais là tout au départ de la ville nouvelle. J'habite Cergy. Je peux vous dire qu'à cette époque-là, même sans l'autoroute A15, grosso modo, il fallait 10 minutes pour arriver à mon bureau. Aujourd'hui, c'est vrai, lorsque je ne pars pas à 7 heures du matin, lorsque je ne rentre pas à 19 heures, pour faire le même trajet, avec une autoroute, en empruntant l'A15 ou la RN184, quand je mets 25 minutes, donc plus du double, je suis déjà très content.

C'est la première réunion à laquelle je participe. Je n'ai pas d'a priori. Je sais simplement que les quelques 15 000 salariés ont eux aussi un vrai problème de circulation. N'oubliez pas que même lorsqu'on prend les transports en commun, on n'est pas pour autant en dehors des embouteillages. Donc le problème du temps de trajet est le même, en voiture ou en transports en commun.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention les exposés techniques, très brillants, qui ont été faits. La pollution m'interpelle, comme tout le monde. Je sais aussi qu'indiscutablement être riverain d'une route nationale, a fortiori d'une autoroute, n'est pas forcément l'idéal de la qualité de vie, loin s'en faut.

Bien sûr, si je devais habiter à proximité, je me poserais aussi des questions. Pour autant, que faut-il faire ? Doit-on dire, comme j'ai cru le comprendre, qu'il faut annexer de plus en plus le Vexin, la campagne, pour solutionner un certain nombre de problèmes, la pollution notamment ?

Dire par exemple aussi, je l'ai entendu, qu'il y a une forte concentration d'habitats sur cette ville, qui n'est plus une ville nouvelle maintenant, mais une ville à part entière, je crois que c'est un peu excessif. Il y a des espaces verts, et les écologistes le savent pertinemment, on ne peut pas parler de Cergy-Pontoise comme d'une concentration d'habitats, comme il en existe dans d'autres villes du département dont je ne parlerai pas.

La seule solution, je crois, passe par une analyse sérieuse des propositions. Cela fait 40 ans, je l'ai entendu dire, que l'on discute de ce problème ou plus exactement, qu'il a été amorcé.

MME CAILLIAU, CO.P.R.A. POISSY :

Nous avons eu une enquête d'utilité publique, il y a à peu près 15 ans, qui a été invalidée parce que le tracé que l'on nous présentait dans cette enquête d'utilité publique était en fait le tracé d'une voie express, et que nous donnait-on dans cette enquête d'utilité publique ? Une autoroute à 2 fois 3 voies de circulation. Eh bien, cette enquête d'utilité publique à cette époque, a été invalidée pour vice de forme, parce que ce n'était pas un tracé d'autoroute.

Le tracé d'autoroute n'existe que depuis une quinzaine d'années. Avant, c'était une voie rapide. Donc il ne faut pas parler de tracé, de projet d'autoroute depuis 40 ans. Justement, cela a été affirmé par deux fois, et ce n'est pas vrai !

M. MICHEL MELE, PRESIDENT DU GROUPEMENT DES CHEFS D'ENTREPRISES DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Madame, je vais me coucher encore moins bête, ce soir, parce que j'ai encore appris quelque chose. Et cela m'intéresse doublement, parce qu'il faut finir par trouver une solution à ce problème. J'ai entendu dire « il ne faut rien faire », « tracé rouge », « tracé vert ». Je sais qu'indiscutablement, il semblerait qu'il y ait un tracé, étudié depuis un certain temps, qui a fait l'objet de discussions.

Si j'ai bien compris : pas assez de dialogues, on n'avait pas les mêmes interlocuteurs, etc. Alors, que fait-on ? Face aux problèmes que nous rencontrons, je ne vois pas comment quelqu'un pourra empêcher les habitants, les futurs habitants de l'agglomération qui ont envie, eux, de venir à Cergy-Pontoise tout simplement parce qu'on y trouve quand même une qualité de l'habitat, des Universités, des Grandes Écoles, une base de loisirs tout à fait acceptable. Mes enfants ont été élevés à Cergy-Pontoise, je ne crois pas qu'ils le regrettent. Ils sont partis, ils sont revenus y habiter. On pourrait longtemps épiloguer, et chacun défendre je ne sais quelle idée majeure...

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

On défend nos salles à manger et nos chambres à coucher !

M. MICHEL MELE, PRESIDENT DU GROUPEMENT DES CHEFS D'ENTREPRISES DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Mais cher Monsieur, je défends la même chose que vous. Ceci étant, si vous estimez que 15 000 salariés qui sont des habitants comme nous...

(Contestations).

Mais moi, rien ne me dérange a priori, pas même vos invectives ! Vous savez, Monsieur, on peut s'énerver, hausser la voix, cela ne m'impressionne pas du tout parce que je suis là pour essayer de comprendre...

(Contestations).

Alain RICHARD vous a proposé tout à l'heure d'entamer un dialogue. Si l'on considère que l'on est là depuis si longtemps, pour à la fin dire « *on ne va rien décider, cela n'a servi à rien* » alors que fait-on là, tous ensemble ?...

DANS LA SALLE : La Commission n'est pas là pour décider.

M. MICHEL MELE, PRESIDENT DU GROUPEMENT DES CHEFS D'ENTREPRISES DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Non, vous avez raison. On est là aussi pour dialoguer et trouver les idées. Vous savez, Monsieur, je ne fais pas partie des rêveurs ; j'essaie d'avoir les pieds sur terre. Vous voyez, cela me plaît... Oui, Monsieur, c'est facile de dire cela. Pourquoi croyez-vous que vous avez plus le droit que moi de respirer un bon air ?

(Réactions de la salle).

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

Attendez ! Vous avez toute latitude de l'exposé. Nous avons eu ce soir des exposés qui le montrent, nous les avons eus dans les différentes réunions de proximité. Vous serez écoutés !

M. MICHEL MELE, PRESIDENT DU GROUPEMENT DES CHEFS D'ENTREPRISES DE ST-OUEN L'AUMONE :

Vous avez la chance de participer apparemment depuis le début à un certain nombre de réunions, et vous travaillez sur ce dossier depuis plus longtemps que moi, puisque j'en prends simplement connaissance. Je suis prêt à vous écouter, à comprendre ! Mais je sais

aussi que nous avons un vrai problème, auquel il faut trouver une solution. Alors il faut que nous essayions tranquillement, calmement, de dialoguer et ensemble de rapprocher nos points de vue. Les invectives ne servent à rien. Essayons de faire un travail qui nous permette un vrai dialogue. On n'arrivera peut-être pas, in fine, à rapprocher nos projets, mais au moins nous aurons essayé de travailler ensemble, sans hurler, et sans considérer systématiquement que l'autre a tort.

M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRESIDENT DU CO.P.R.A. :

C'est une invitation que nous approuvons complètement. Au CO.P.R.A., nous pensons que l'on ne peut pas raisonnablement et intellectuellement être contre le bouclage de la Francilienne.

Deuxième chose : depuis 15 ans que le mouvement existe, nous avons toujours demandé dans nos Assemblées Générales ce que Monsieur le Ministre a proposé tout à l'heure : une table ronde. Mais elle doit se faire avec les gens responsables des collectivités locales. C'est-à-dire que l'on mette le linge sale sur la table, pour le laver ensemble, et trouver le consensus. Pour des problèmes de discussions de chapelle, aujourd'hui, c'est impossible ! Le 8 au soir, à la Halle St Martin, le Maire de Conflans-Ste-Honorine s'est offusqué de l'ordre du jour de cette ouverture par la CNDP et a dit : « *Mais attendez ! On est là pour l'A104, ou pour rapprocher deux pôles économiques ?* ».

M. MICHEL MELE, PRESIDENT DU GROUPEMENT DES CHEFS D'ENTREPRISES DE ST OUEN L'AUMONE :

Je ne voudrais surtout pas prolonger ce débat. Encore une fois, je ne suis pas un technicien capable d'approfondir la question, comme un certain nombre d'entre vous l'ont fait. Mais je suis totalement derrière Alain RICHARD, qui est le Maire de notre commune. Quand je dis que je suis complètement d'accord avec lui, c'est au niveau du dialogue, mais du vrai dialogue ! Et ne dites pas « *je ne veux pas de ceci, de cela* ». On ne peut pas dialoguer, a priori, en disant que l'on n'a rien à se dire. Si vous êtes d'accord, et je suis tout à fait prêt en tant que représentant des chefs d'entreprise des Parcs d'Activité de St-Ouen-l'Aumône à contribuer à cette table ronde que vous évoquez. Mais si table ronde il doit y avoir, si Alain RICHARD y participe en tant que Maire, les gens de l'ARDIES doivent y participer aussi.

C'est moins facile de s'asseoir autour d'une table, de dialoguer sérieusement et d'écouter ce que l'autre a à dire. Vous pouvez continuer à invectiver. Je suis un show man, mais bien sûr ! Vous avez un discours qui me charme ! Soyons sérieux. Vous êtes toujours en train d'intervenir et de couper tout le monde ! Monsieur, vous avez une association pour, une association contre (on va simplifier), mettons-nous autour d'une table...

DANS LA SALLE : C'est trop tard !.

M. MICHEL MELE, PRESIDENT DU GROUPEMENT DES CHEFS D'ENTREPRISES DE ST OUEN L'AUMONE :

Mais Madame, on continue à rester sur des positions complètement contraires ? J'ai simplement dit, et je conclus là-dessus, qu'il me paraît important que l'on trouve une solution aux problèmes que nous avons chaque jour sur ces Parcs d'Activité. Ce ne sont pas seulement les entreprises qui sont concernées, mais aussi les 15 000 salariés qui ont des problèmes pour venir travailler, et rentrer chez eux ; et les habitants également.

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

Je vais vous donner la parole, il faut quand même prendre une question de méthode. Nous sommes en effet, comme le disait Madame, dans un débat public mandaté par la CNDP. Ce n'est évidemment pas une raison pour ne pas tenter d'être intelligents et de faire progresser les choses. Je dirais même : au contraire, nous sommes là pour cela. J'ai noté qu'il y avait ici, comme je l'ai vu dans d'autres réunions thématiques ou de proximité, des responsables qui veulent sincèrement essayer de faire progresser la question par le dialogue. Nous allons faire le nécessaire pour que ce soit possible.

Nous sommes en train, dans ces réunions de proximité, de rassembler des matériaux. Ils se rassemblent, je le reconnais de façon quelque peu incohérente. Monsieur Alain RICHARD, considérant les intérêts du Val-d'Oise, dit « *pour moi, N1 est le meilleur* ». A Maurecourt, on a discuté essentiellement de C1 et dit « *C1, c'est la catastrophe, c'est inadmissible* ». Alors, la question est toute bête : si Monsieur Alain RICHARD pense que N1 est le meilleur, et si C1 ne peut pas passer, il y a comme un problème de cohérence. De toute façon, quand je suis allé à Achères, on m'a dit que le tracé bleu et le tracé vert, pour de multiples raisons, nuisent vraiment au développement économique de la commune et posent des tas de problèmes avec les inondations, et on ne sait pas gérer ces affaires-là. Quand je suis allé à Pierrelaye, on m'a dit qu'on ne voulait pas plus du tracé rouge que du tracé bleu. Je ne suis pas encore allé à Herblay, mais je vois assez bien ce que l'on va me dire.

Donc je recueille pour l'instant les morceaux d'un puzzle qui n'ont vraiment pas envie de se raccorder. Alors que dans chaque cas, des gens argumentent d'une façon nette et intelligente, qui n'est pas un refus pur et simple mais qui repose sur des arguments.

Cela veut dire qu'après ces réunions de proximité où l'on va entendre les uns et les autres, et je n'ai pas d'espoir au cours de ces réunions de proximité que l'on va arriver miraculeusement à une convergence, nous aurons des réunions thématiques où l'on va approfondir chacun des sujets. J'ai demandé à des ateliers de les préparer, non pas pour arbitrer quoi que ce soit, mais pour nous faire un ordre du jour montrant quels sont les vrais points durs.

Joël TISSIER en a soulevé un en particulier, celui de la pollution atmosphérique, qui effectivement pose des questions sur les mesures que l'on prend pour diluer correctement, protéger, etc., mais qui peut-être, in fine, nous conduit à la conclusion qu'il ne faut pas passer dans certaines zones parce que même en protégeant bien, les problèmes subsistent.

C'est un exemple, mais il y en aura d'autres dont on discutera.

Je suis prêt à organiser, in fine, si je vois que des éléments commencent à prendre corps, une cinquième réunion thématique. Peut-on imaginer une solution ? Où là, précisément, ce dialogue, que vous avez souhaité, Monsieur DEJOU, que souhaite Monsieur RICHARD et, j'en suis sûr, le Maire de Maurecourt et bien d'autres, puisse être noué pour voir s'il est possible d'envisager quelque chose.

Cela étant, évidemment ce n'est pas à moi, en tant que Président de la CPDP, de dire ce qu'il faut faire. Je vais écouter, mais essayer de créer les conditions favorables à un véritable échange. Voilà ce que je voulais dire concernant la méthode.

Nous allons continuer à avancer. Dans les réunions qui viennent, j'écouterai localement, et je suis sûr que quand je mettrai tout cela bout à bout, j'arriverai à la conclusion que rien n'est possible. Mais il faut continuer, et je pense que l'on avancera.

M. CLAUDE LOISEAU, ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS :

Je voulais poser une question très précise sur les flux. On nous a parlé de flux globaux. J'aimerais savoir, en particulier pour St-Ouen-l'Aumône, quels sont les flux entrants, sortants, d'où les gens viennent, d'où ils partent ; aussi bien pour les véhicules légers que pour les poids lourds. Parce que si l'on veut trouver des solutions, c'est ce qu'il faut avoir. Et on ne l'a pas.

Une deuxième question : existe-t-il un plan local de déplacements, prévu normalement par le PDU ? Et pour les entreprises, y a-t-il des plans de déplacements d'entreprises, actuellement, sur St-Ouen-l'Aumône ?

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

Le temps que le Maître d'ouvrage rassemble ses chiffres, on peut peut-être répondre à cette dernière question.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Je vais peut-être décevoir. Il y a un plan local de déplacements, qui a été élaboré par la communauté ; par le syndicat d'abord, et la communauté d'agglomération ensuite. Je pense que l'on est au tout début de cet exercice et qu'ils n'ont pas encore une grande prise sur la réalité. On trouve beaucoup de littérature sur les plans de déplacements, beaucoup de souhaits abstraits.

Un nouveau plan de déplacements est à l'étude, pour remplacer le précédent. Le réseau local de transports en commun par bus de Cergy-Pontoise a fait l'objet d'une certification.

Cela prouve qu'il y a un certain effort de qualité de services. Je rappelle que pour une communauté de cette taille, nous avons fait une ligne de bus. On a quatre lignes différentes de transport ferroviaire pour aller à Paris. Malgré cela, la proportion de gens se retournant vers les transports en commun n'augmente pas.

M. LUCIEN FERRIER, CONSEILLER REGIONAL VERTS :

Monsieur le Ministre, vous donnez des chiffres. C'est vrai qu'une partie de transports en commun existe. On avait dit qu'il fallait diminuer le trafic routier. Ce n'est pas fait !

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Comment faites-vous ? Expliquez, au lieu de donner des leçons. On a travaillé, dans l'agglomération, on a 16 lignes de bus !

M. LUCIEN FERRIER, CONSEILLER REGIONAL VERTS :

Laissez-moi terminer ! C'est simple ! On a travaillé sur le Contrat de Plan Etat-Région et on est sur les tangentiels.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

Cela prend dix ans à faire !

M. LUCIEN FERRIER, CONSEILLER REGIONAL VERTS :

Mais oui, ça va prendre du temps, mais il faut bien le faire.

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN-L'AUMONE :

On est d'accord ; et alors ?

M. LUCIEN FERRIER, CONSEILLER REGIONAL VERTS :

On revient à l'opportunité de l'autoroute. En a-t-on besoin ? Le raisonnement est faux depuis le départ. Tous les technocrates, tout le monde, pensent de la même manière : « *pour résoudre les problèmes, il faut les autoroutes* ». Mais, on a toujours une augmentation, malgré les taux qui sont donnés de baisse de véhicules. On n'arrive pas à respecter les engagements de Kyoto. On ne respecte pas le PDU, le Plan de Protection sur l'Atmosphère. On ne respecte rien ! On va dans le mur ! On le dit, mais tant pis, cela va arriver. On voit le réchauffement, on voit tout. Jusqu'où va-t-on ? Jusqu'à ce que l'on soit dans le mur, et vous serez content ! Par exemple, les entreprises doivent faire des plans de déplacements pour leur personnel. Elles ne le font pas. Tant que l'on ne prendra pas des décisions, rien ne se fera. On tombera dans la facilité et on dira « il faut une autoroute ». Continuez dans le système ! Vous êtes bien dans le système !

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN L'AUMONE :

Je voudrais simplement dire à Monsieur FERRIER, s'il parvient à écouter calmement quelqu'un, je souhaite que l'on dialogue de façon compréhensive et tolérante. Je suis militant politique depuis que j'ai 16 ans, et je suis élu depuis que j'ai 31 ans. Le coup du technocrate, permettez-moi, il y a prescription. Les positions politiques que je défends, en dialogue démocratique, sont représentatives d'une opinion démocratique qu'il vous est permis de respecter, et pas de dénigrer en pensant que votre façon de penser est intrinsèquement supérieure à celle des autres.

Nous sommes dans un contexte géographique où il est important de continuer à faire des efforts, de proposer de meilleures conditions de transport en commun. Mais comprenez que quand on parle des entreprises qui sont dans les Parcs d'Activité, la grande majorité ont entre 30 et 200 salariés. Et nous avons dialogué avec elles, mille fois, pour essayer de mieux adapter notre réseau de bus qui dessert chaque îlot de nos Parcs d'Activité. Nous sommes en train de travailler, pour améliorer. On a fait la gare de Liesse pour cela ; créé une gare RER pour cela : améliorer les correspondances train-bus pour mieux desservir les Parcs d'Activité.

Soyons honnêtes, intellectuellement. Nous nous voyons tous nous déplacer ; nous voyons comment nous vivons. En dehors des déplacements quand on est près d'une gare, quand on va dans un endroit bien desservi, dans Paris ou la petite couronne, on fait 95 % de ces déplacements en véhicule individuel. Cela ne changera pas. C'est un déni d'observation des faits ! Je pense que le premier devoir d'un militant est de ne pas tricher avec les faits. Ceci en est un.

Je voudrais revenir d'un mot, si vous me le permettez, Monsieur le Président, sur deux points. Toujours dans la tolérance.

1. La ville nouvelle :

Sont construits entre 30 et 35 000 logements par an en région parisienne. Malheureusement, c'est inférieur aux besoins, nous le savons tous. Cela se retrouve dans la vie quotidienne des gens. Pour ceux qui sont dans le besoin du premier logement ou d'un logement à bas prix, c'est la pénurie. Je vous prédis que dans le logement social, dans toutes les communes, nous verrons se créer des situations de crise ; c'est-à-dire de fraude, de cohabitations entre ménages différents, parce que tout simplement on n'en trouvera pas.

En ce qui concerne les personnes avec un niveau économique qui permet de se loger aux conditions du marché, il est évident que le taux d'effort, la part du revenu que les gens devront consacrer à leur logement ira en augmentant.

Donc, il faut se poser la question de savoir si c'est conforme ou contraire à l'intérêt public de développer des quartiers de logements. Naturellement, dans toute la période où j'ai dialogué démocratiquement avec des citoyens dans l'agglomération de Cergy Pontoise, et ce n'est plus ma responsabilité aujourd'hui, j'ai rencontré des gens de la plus parfaite bonne foi qui souhaitaient qu'après leur propre installation, il y ait le moins de constructions nouvelles possibles. Il faut dialoguer et il faut essayer de convaincre.

Nous savons tous qu'avec cette approche, on aggrave les problèmes. Ce n'est plus une question d'aménagement du territoire, ni de croissance de la population. J'insiste sur un point que j'ai mentionné trop brièvement tout à l'heure : la région parisienne ne croît presque plus en population. Il y a plus de gens qui la quittent que de gens qui la rejoignent. Et le développement démographique se fait, à l'heure actuelle, dans les grandes et moyennes agglomérations de province.

Mais ce n'est pas pour cela qu'il y a besoin de moins de logements. Vous pouvez tous vérifier dans les cercles proches de vous que pour loger 100 personnes il y a 30 ans, il fallait 30 logements ; et pour les mêmes 100 personnes, aujourd'hui, il faut 45 logements. Par conséquent, je ne rougis pas d'avoir contribué à un rythme modéré, tant que j'étais en responsabilité dans l'agglomération, on ne faisait pas plus de 1 000 logements par an. On en fait à peine plus aujourd'hui, et on n'en fera sans doute jamais plus, parce que c'est de plus en plus difficile.

Et si on ne les fait pas, nous n'accomplissons pas notre devoir de citoyen élémentaire d'essayer de prévoir un minimum d'espaces et de conditions de vie acceptables pour la génération qui va venir.

Sur la question de sur-densité évoquée par une ou deux personnes, je vous donne un chiffre simple : les 12 communes de Cergy Pontoise font la même surface que la ville de Paris intra-muros. Ils sont 2 100 000 ; nous sommes 180 000. Donc chaque logement de Cergy Pontoise dispose de 12 fois plus d'espace qu'un logement de Paris. C'est peut-être dense, comparé aux petites communes plus éloignées de Paris, mais ce ne l'est pas du tout.

Nous finissons le Plan Local d'Urbanisme, à St-Ouen-l'Aumône, et nous agissons dans le sens du freinage de la densité. Précisément, dans cette ambiance de crise du logement, je pense que nous avons un devoir d'exigence de ne pas laisser se faire une certaine spéculation parce que l'espace est rare. Il faut travailler là-dessus. Je voulais faire cette parenthèse parce qu'entre personnes de zones géographiques différentes, je sens bien qu'il y a cette crainte ou cette suspicion : tout cela est de la faute de la ville nouvelle. Je veux simplement vous dire que la ville nouvelle n'est pas une faute ; elle répond à des besoins. Les gens qui l'ont conçue étaient, en effet, des technocrates. C'étaient des serviteurs de

l'Etat, j'ai du respect pour eux. S'ils ne l'avaient pas faite, la région parisienne se porterait plus mal aujourd'hui.

2. Maintenant, sur nos problèmes d'autoroute

Que l'on se comprenne bien : je ne crois pas qu'un des tracés sur la carte soit la solution. Je pense qu'il y a forcément un travail à faire. Mais comprenez bien que si nos positions sont trop figées, trop tactiques (et chacun pense avoir quelque chose à y gagner, pour son propre pouvoir ou sa propre position d'opinion)... je comprends que vous vous indigniez, mais je crois que l'on se comprend... Donc, si personne ne veut bouger, le trafic intense, incontournable, qui correspond à des besoins, restera sur toutes les routes actuelles. Principalement la RN184, mais aussi toutes les routes secondaires que les gens sont obligés d'emprunter, dans toutes vos communes.

La question est de savoir si par un compromis et par une recherche, en tenant compte partiellement des besoins et des positions des uns et des autres, il est possible de trouver une infrastructure qui est en effet une autoroute, construite aux meilleures normes, et placée aux endroits où les gens ont besoin de se déplacer. C'est-à-dire malheureusement pas 20 kilomètres plus loin, mais beaucoup plus près. S'il est possible de trouver une solution permettant de réduire ces nuisances, ces dangers, et de faire face aux besoins de déplacements qui sont objectifs, je ne suis pas sûr que l'on y arrivera. Il y a beaucoup de facteurs négatifs.

Et le gouvernement auquel le Président BERGOUGNOUX et son équipe présenteront le projet, aura si tout se passe bien pour lui, six mois devant lui pour prendre la décision. Vous voyez ce que je veux dire. Donc les personnes qui pensent que la bonne solution est le maintien de la situation actuelle ont de grandes chances d'avoir satisfaction. Simplement, je pense que c'est la solution la plus douloureuse et la plus injuste, et je voudrais éviter qu'elle arrive.

(Applaudissements).

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

Merci, Monsieur le Maire. Une question a été posée au Maître d'ouvrage ; avez-vous les éléments pour répondre ?

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

Je dois avouer que j'ai un petit peu de chance. Je vais vous expliquer pourquoi.

Les prévisions de trafic qui ont été faites pour ce dossier le sont pour l'ensemble de l'Île-de-France, c'est-à-dire que la méthode est la suivante : on a regardé sur 78 000 morceaux de voies de la région parisienne, qui se promènent sur des zones géographiques sur lesquelles on répartit également le recensement, pour voir quels sont les habitants et les emplois ; on en a 1 300.

Et à partir de cela, effectivement, on fait ce que vous avez appelé, Monsieur LOISEAU, des arborescences, c'est à dire que l'on peut regarder, quand on choisit 1 tronçon de voie parmi les 78 000, d'où les gens viennent, et où ils vont. Heureusement que l'on est à St-Ouen-l'Aumône : c'est une des arborescences choisies dans le dossier. Il est évident que, dans le dossier, vous n'allez pas trouver les 78 000 arborescences des tronçons. Ceux qui le

souhaitent peuvent se plonger dans les annexes du dossier pour trouver quelque chose qui s'appelle « arborescences ». Pour l'horizon de 2003, le chiffre que j'ai concerne les gens qui sont sur la RN184, traversent St-Ouen-l'Aumône dans le sens Nord-sud, à l'heure de pointe du soir, soit 2 700 personnes.

Sur ces 2 700, à peu près 670 proviennent du secteur de L'Isle-Adam ; 760 viennent de la Francilienne du côté de Roissy ; un peu plus de 900 tournent à droite pour partir prendre l'A15, aller vers Cergy-Pontoise. Ils traversent Cergy-Pontoise, on n'en retrouve que 256 à la sortie de Cergy-Pontoise. Un certain nombre vont vers le Sud, donc poursuivent sur la RN184. Ils sont 495 à traverser la Forêt de St-Germain. Vous en avez 440 sur l'autoroute. On peut continuer comme cela. Donc vous avez des arborescences complètes.

J'ai de la chance parce que j'avais ce tronçon-là. On en a 2 sur les 78 000 choisis, pour répondre. On peut pratiquement répondre à tous, il faut simplement demander à nos ingénieurs trafic qui vont être derrière, si c'étaient d'autres arborescences, de les faire tourner. Donc cela apporte vraiment quelque chose à la recherche de la solution. On sait que c'est par la connaissance des destinations et des origines des gens que l'on arrive à faire ces simulations de trafic, parce que l'on a au préalable dépouillé le recensement (on travaille aujourd'hui avec le recensement de 1999 car celui de 2003 n'est pas encore analysé de manière suffisamment fine pour répartir les gens et les emplois selon les 1 300 zones). Donc c'est comme cela que l'on arrive à le faire avec, en plus, des enquêtes téléphoniques « origine, destination ». On appelle les gens pour savoir quel type de déplacement ils ont fait la veille de l'appel.

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

Merci. Evidemment, on ne va pas détailler tout cela, mais vous voyez les éléments dont on dispose. Oui, Monsieur ?

M. MICHEL KLASSEN, HABITANT D'HERBLAY :

Bonjour. Je m'occupe d'une association sportive. Je voudrais vous citer cette association, pour développer après.

Dans mon association, on pratique le sport « loisir », et le sport « compétition ». Quand on veut faire évoluer les choses, on donne un petit coup de pouce à la compétition une année, et l'année d'après un petit coup de pouce au loisir.

Concernant l'autoroute : ces dernières années, d'une façon générale, dans les transports aériens, autoroutiers, on a systématiquement donné le coup de pouce à l'économie, et jamais au bien-être des gens. L'atout économique, au détriment du bien-être des gens.

J'espère que dans ce débat public, on tiendra compte du bien-être des gens et de leurs positions.

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

Vous pouvez compter sur moi pour que cette dimension apparaisse très clairement.

M. MICHEL KLASSEN, HABITANT D'HERBLAY :

Deux autres petites questions.

Tout à l'heure, on a parlé du pouvoir d'achat des gens, en disant que le loyer allait augmenter. J'ai entendu dans d'autres débats, ou même ici ce soir, que d'ici 20 ans le prix du baril de pétrole allait doubler. Le pouvoir d'achat des gens, a priori, ne va pas suivre. Donc il faudra faire une sélection, entre pouvoir se loger et pouvoir se déplacer en voiture. Forcément, un certain nombre, notamment pour des déplacements locaux, vont décider de changer de mode de transport et peut-être d'arriver à des liaisons douces, le vélo notamment.

J'habite à Herblay, donc je suis embêté par le tracé rouge, et par le tracé bleu. Vous n'aurez plus de liaisons douces, dès lors que vous aurez une autoroute qui va vous barrer le paysage. Si je veux aller à Eragny, à Art de Vivre, ou si je veux aller à Cergy en vélo ; aujourd'hui, je peux encore le faire, ce n'est pas très prudent parce que j'ai beaucoup de voitures et de camions. Mais demain, avec une autoroute qui me barrera complètement le passage, je ne pourrai plus du tout le faire.

Le dernier sujet qui m'intéresse : aujourd'hui, sur ces autoroutes, à mon avis tous les trafics sont faits sans péage ; notamment sur la RN184. Le jour où il y aura moins d'argent dans les foyers, les gens prendront-ils toujours autant la voiture pour se déplacer ? C'est le premier point. Autre chose : si l'on enlève le petit coup de pouce à l'économie et on décide par exemple de faire payer les camions sur la RN184, de ce fait n'arrive-t-on pas à fluidifier un peu mieux certains accès routiers ?

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

Merci. Quelques réflexions, instantanément ?

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

Sur les investissements faits, dans le Contrat de Plan de 2000-2006, c'est-à-dire le document qui régit les rapports entre l'Etat et la Région, je vais citer les chiffres repris hier par Francis ROL-TANGUY, le Directeur Régional de l'Équipement : quand 1 euro était dépensé sur les routes, 2 euros étaient dépensés pour les transports en commun. Et sur l'euro dépensé sur les routes, 50 cents d'euros l'étaient pour des protections de riverains. Voilà la manière dont était dépensé l'argent.

M. MARC DENIS, REPRESENTANT DES VERTS ILE-DE-FRANCE :

Tout d'abord, je voudrais revenir sur la question du logement et rebondir sur ce que disait Alain RICHARD tout à l'heure, avec lequel je suis en partie d'accord. On ne peut pas d'un côté regretter la situation du logement pour une partie de la population, et en même temps regretter que l'on construise.

Je vais prendre un exemple, très rapidement : on a sur Cergy 2 500 demandes de logement ; le samedi matin lorsque je suis de permanence il m'arrive de recevoir des gens en attente de logement, et qui vivent à 10 dans un F3. Donc on a une collectivité territoriale, je le rappelle, un peu particulière par rapport à ce que sont en général les collectivités territoriales en France : elle est jeune, elle a 30 ans. Elle est arrivée avec une population relativement jeune, et donc on a à gérer un phénomène de décohabitation. Il est évident que dans les constructions qui vont arriver, il y aura deux phénomènes : d'une part, permettre aux enfants de rester là ; d'autre part, acquérir une partie de population venant de l'extérieur.

Je voulais revenir sur ce que disait aussi Alain RICHARD : très bien, il faut développer les transports en commun. Soit. Tout à fait d'accord. Cela ramène quand même à une question budgétaire. Je vais vous faire part de ma crainte, tout à fait franchement et j'ai quelques interrogations sur les estimations faites. Je pourrais vous citer des projets de grande envergure, dont le coût avait été sous-estimé.

On va rajouter un tunnel ici, ou faire un tunnel pour passer sous St-Germain ; on va améliorer les protections phoniques. Donc je reviens à cette question : dans quelle situation de dérive budgétaire va-t-on se retrouver demain ?

Cela renvoie à mon équation budgétaire de tout à l'heure, que je pose : d'un côté, comment pourra-t-on faire face à un projet dont le coût budgétaire risque d'exploser ; et en même temps satisfaire des besoins de développements dans d'autres projets (fluvial, ferroutage, transports en commun) dont on voit bien aujourd'hui que l'Etat s'en est en partie largement désengagé puisqu'il renvoie la plus forte contribution vers les collectivités territoriales ?

Ou alors, ce n'est pas l'Etat qui prendra en charge ce risque de dérive budgétaire. Donc cela veut dire qu'il y a un autre montage. Pourriez-vous nous éclairer sur les montages possibles, et leurs répercussions quant aux modalités de fonctionnement : péage ou non ? Vous voyez bien que ma crainte sur ce type de grand projet est là : le risque de dérive budgétaire.

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

Éric DEBARLE. D'abord, sur la tenue des coûts.

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

Premièrement, le coût affiché dans le dossier est-il minimisé, ou pas ? La réponse est : ce coût-là n'est pas minimisé, il a été fait en fonction des travaux récents réalisés selon les différentes techniques. Ceci étant, je reconnais que souvent, quand on mène ce genre de travaux, entre le coût initial et le coût final, ce n'est pas tout à fait le même.

On peut regarder quelles sont les causes principales de dérive de coûts. L'une des principales est que souvent on parle, comme aujourd'hui, d'argent en 2006. Dans quelques années, ce ne sera pas le même coût, ne serait-ce qu'à cause de l'inflation. Mais la principale dérive des coûts, c'est sur le programme de l'infrastructure.

Si l'on prend l'autoroute A14, il est vrai que les premiers coûts correspondaient à un programme donné, avec des caractéristiques ; et que le jour où l'on a décidé de la faire passer en tunnel, effectivement, ce n'était pas tout à fait le même coût. J'espère, grâce au débat public, qu'effectivement on a suffisamment en amont ce type de discussion, pour que le programme soit calé le mieux possible au moment où le Ministre prendra sa décision, et que ce n'est pas après que l'on va rajouter des tunnels, dans la proportion où cela a pu être fait pour l'A14.

Il est vrai que sur chacun des tracés, on peut effectivement encore changer de programme. Je voudrais répondre à ce qu'a dit Monsieur TISSIER. Nous avons présenté des tracés avec des caractéristiques techniques, en début de débat.

Et je redis ce qu'a dit d'abord le Préfet de Région le 8 mars, et ensuite Francis ROL-TANGUY : certainement, le dossier, et chacun des tracés, lorsqu'ils vont arriver à la fin du débat public, ne vont pas être tout à fait les mêmes.

Je me rappelle de la réunion d'Achères, grâce à laquelle un certain nombre de gens, aujourd'hui, à la DRE, y travaillent, parce qu'on a vu que l'on pouvait améliorer le tracé vert à condition de rendre crédible le passage tel qu'on le prévoyait, en zone inondable.

On a vu qu'il fallait améliorer le tracé bleu, au niveau d'Achères, parce que son tracé posait des problèmes avec la seule Zone de Développement Economique d'Achères. Donc on est en train de réfléchir à ces choses-là.

Hier soir, Francis ROL-TANGUY a bien dit, à Éragny, que d'autres choses pouvaient être envisagées. Maintenant, il faut que l'on passe à la faisabilité technique de ces différentes solutions qui modifient les tracés par rapport à ce qu'ils étaient au départ, et qu'on les chiffre. Cela pour, à la fin du débat, quand le Ministre prendra sa décision, si celle-ci est favorable, qu'un cahier des charges soit donné en même temps au service de l'État qui étudiera le tracé et que des modifications puissent être apportées.

Sur les modalités de financement : on est déjà sur des infrastructures assez lourdes, puisque le tracé qui coûte le moins cher coûte 1,1 milliard d'euros ; et celui qui coûte le plus cher 2,1 milliards d'euros. Nous avons, au milieu, le tracé vert et le tracé rouge qui sont à 1,5 milliard d'euros. Donc, aujourd'hui, en débat, il y a trois modalités de financement :

1. L'appel au crédit budgétaire : le financement habituel des routes. L'État finance, au besoin avec l'aide des collectivités territoriales, la construction de la voie. Dans ce cas, le contribuable finance les travaux.
2. La concession : le système de péage que vous connaissez. L'utilisateur paye le péage. Sur le péage, nous avons fait deux simulations : un péage à 2 euros sur l'ensemble du parcours, avec deux barrières de péage en pleine voie. Dans ce cas, l'évasion de trafic, donc les personnes qui ne prendraient pas le prolongement de la Francilienne, est évaluée à 15 %. Nous avons fait une autre simulation, sur un péage de même taux de grandeur que celui qui est aujourd'hui sur l'A14, à 7-8 euros. L'évasion de trafic est de 50 %.
3. Le contrat de partenariat public-privé existe depuis 18 mois. Là, l'État passe un contrat avec une entreprise privée et paye une sorte de loyer pendant une certaine durée, pour rémunérer l'entreprise privée de ses frais de construction et d'exploitation.

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

Merci. Nous donnons la parole à Victor BLOT, qui l'a demandée. Brièvement, s'il vous plaît.

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

La discussion est vive, elle est assez passionnée, parce que c'est un dossier ancien ; mais c'est un petit peu normal. Quand on a une position de décideur, et que l'on pousse à la décision, on n'a pas la même approche que les victimes potentielles. Et les gens ici qui s'expriment avec vivacité sont en train de s'exprimer sur des conditions qui vont les toucher directement. Je voulais que l'on comprenne cela.

Je voudrais dire à Monsieur RICHARD, avec beaucoup de respect, sans m'énerver, qui est militant depuis l'âge de 16 ans, qui était dans les collectivités et dans les responsabilités depuis toujours, il a été notamment au gouvernement de la France, et il nous a fait une leçon

de démocratie que j'ai beaucoup appréciée : la liberté de s'exprimer, de s'écouter, de dialoguer, d'échanger. Je voudrais lui demander : dans un État de droit comme la France, quand trois Premiers Ministres ont pris une décision concernant le tracé rouge que vous soutenez, est-ce que cela vous choque, vous interpelle, ou vous laisse complètement indifférent ?

M. ALAIN RICHARD, MAIRE DE ST-OUEN L'AUMONE :

Si la position des Ministres était si évidente, pourquoi en aurait-il fallu trois ? Si un Premier Ministre est obligé de re-refuser le projet, qui d'après vous a déjà été refusé, c'est donc que légalement, un projet différent, modifié, peut être à nouveau soumis au gouvernement. Cela va de soi. Ce n'est pas le même, et vous le savez mieux que moi. Si à la fin vous l'emportez, et que rien ne se passe... Ecoutez, ne nous mentons pas ! C'est votre objectif et vous n'arriverez pas à démontrer que cela ne l'est pas, puisque vous ne faites aucune proposition...

Si vous l'emportez, nous n'aurons pas l'occasion de le voir. Si en revanche, le gouvernement d'aujourd'hui, ou un gouvernement ultérieur, prend la décision de réaliser un des tracés, vous mènerez une bataille juridique aussi complète que possible, en rassemblant tous vos moyens, pour chercher toutes les failles de légalité contre cette décision. Nous verrons à ce moment-là. Il se trouve simplement que c'est mon métier, qu'aujourd'hui, et non pas au Parlement, je juge de la légalité de décisions administratives. Je peux simplement vous dire que de se prononcer par décret sur un projet, à propos d'un dossier déjà examiné par d'autres gouvernements, est parfaitement légal et que cela se fait tous les jours.

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

Dernière intervention : Monsieur DEJOU. Après nous allons demander, avant de nous séparer, à Monsieur le Maire, de conclure cette réunion.

M. JEAN-PIERRE DEJOU, PRESIDENT CO.P.R.A. :

Je souhaiterais, intellectuellement, poser la question suivante : dans certains pays, qui éprouvent exactement les mêmes problèmes que nous, d'infrastructures, de structures de logements, divers et variés ; ces pays-là commencent d'abord par construire les infrastructures routières et autoroutières ; et entre ces infrastructures routières et autoroutières, donnent ensuite à bâtir. En France, on fait le contraire : on bâtit, et puis d'un seul coup on s'aperçoit que la population bouge et qu'il va falloir créer des ouvertures. Et comme le disait Victor BLOT tout à l'heure, de façon très imagée : on fait passer les autoroutes dans les salles à manger. C'est tout ce que l'on a trouvé comme solution !

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

Monsieur le Maire, je crois que le temps est venu de nous séparer. Vous nous dites simplement « au revoir ».

(Rires).

Comme je le disais tout à l'heure, nous allons continuer les réunions de proximité. Nous aurons ensuite les 4 réunions thématiques. La semaine prochaine, sur les réunions de proximité, nous sommes à Herblay, et à Carrières-sous-Poissy. Et peut-être, nous

essaierons de monter une réunion supplémentaire, pour discuter, comme beaucoup d'entre vous l'ont souhaité ce soir. A bientôt. Merci.

La séance est levée à 0 h 30.