



BUREAU COMMUNAUTAIRE

Réunion du jeudi 9 juin 2016

COMPTE-RENDU

PRÉSENTS :

Yves LANIC – Stéphane SAUVAN – Jean-Philippe BRUN – Jean-Claude CHRISTOPHE – René DUFOUR – Nadine TERNISIEN – Jacky FLEITH – Jacqueline PONS – Sylvie BLANDIN – Jacky BIDAULT – Jean-Michel DERREY – Jean-Pierre BRÉVAL – Bernard LEROY – Thierry DELAMARE – Alain LOEB – Dominique DELAFOSSE – Jean CARRÉ – Fadilla BENAMARA – Richard JACQUET – François-Xavier PRIOLLAUD – Daniel JUBERT – Anne TERLEZ – Alexandre DELACOUR – Jean-Yves CALAIS – Hervé LETELLIER – Maryannick DESHAYES – Alain LEMARCHAND – Patrick MADROUX – Jean-Pierre DUVÉRE – François CHARLIER – Didier PIEDNOËL – Didier DAGOMET – Guillemette NOS – Jean-Jacques LE ROUX – Jean-Marc MOGLIA – Hubert ZOUTU.

ABSENTS EXCUSÉS :

Marie-Joëlle LENFANT – Caroline ROUZÉE – Christian WUILQUE – Jean-Claude COURANT – Marc-Antoine JAMET – Catherine DUVALLET – Céline LEMAN – Jean-Pierre TROCHET – Pierre LECUYER – Pierre MAZURIER – Samuel ONFRAY – Gaëtan LEVITRE – Pascal LEMAIRE.

ASSISTAIENT ÉGALEMENT :

Daniel BAYART – Mickaël AMSALEM – Anne-Marie JOURDAN – Albert NANIYOUOLA – Anne-Gaëlle MÉREAUX – Sylvie LANGEARD – Bruno CANIVET – Marie-Pierre DUMONT – Jacky VASSARD (Conseillers communautaires titulaires ou suppléants exceptionnellement invités).
Jean-Pierre CABOURDIN ; président du C2D.
Philippe LE GAL – Régis PETIT – Sid-Ahmed SIRAT – Philippe CROU – Sonia ZAVAGNO – Vincent VORANGER.

Ordre du jour :

N°	SERVICE	INTITULE	INTERVENANTS
1	ADMINISTRATION GENERALE	Présentation par le bureau d'étude de l'analyse du projet de l'Etat, liaison A28-A13, sur le territoire de l'Agglomération Seine-Eure	BUREAU D'ETUDES
2	ASSAINISSEMENT	Assainissement collectif - Choix du mode de gestion	JC. CHRISTOPHE P. CROU
3	HABITAT-LOGEMENT	DB 16-11 - DOMAINES DE COMPETENCES PAR THEMES – HABITAT-LOGEMENT – Garantie d'un emprunt PLAI contracté par la Fondation de l'Armée du Salut pour une opération de réhabilitation/construction de 22 logements sociaux d'une maison relais située rue du Carbonnier à la Haye Malherbe	R. JACQUET
4	ADMINISTRATION GENERALE	Examen de l'ordre du jour du conseil communautaire du 23 juin 2016	B. LEROY P. LE GAL
5		Affaires diverses	

1/ PRÉSENTATION, PAR LE BUREAU D'ÉTUDES, DE L'ANALYSE DU PROJET DE L'ÉTAT CONCERNANT LA FUTURE LIAISON A28/A13 SUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION SEINE-EURE :

La discussion est basée sur la présentation d'un diaporama dont le contenu a été envoyé aux élus.

Monsieur LEROY ouvre la discussion en remerciant les membres du bureau d'études pour leur présence et rappelle la position de l'Agglomération vis-à-vis du contournement Est de Rouen :
« Notre position est basée sur notre délibération de juillet 2014, prise à l'unanimité et qui comportait plusieurs points :

- 1/ accord unanime du conseil sur la nécessité d'un contournement Est de Rouen,
- 2/ souhait que le barreau eurois, qui est nécessaire, soit une route à 2x1 voie et non une chaussée à 2x2 voies.
- 3/ la nécessité de limiter au maximum l'impact paysager de ce barreau dans des parties particulièrement sensibles ; la traversée de la Seine ; la vue de la côte des deux amants et la forêt de bord.
- 4/ le franchissement de la Seine.
- 5/ la gratuité du tronçon sur le territoire.

Cette délibération est toujours valable et représente la position officielle de l'Agglomération ».

Avant de céder la parole à Monsieur Denis CAUMONT pour une présentation des résultats de l'étude, Monsieur LEROY souligne qu'il a invité la DREAL, mais que cette dernière n'a pas souhaité venir.

Monsieur Denis CAUMONT précise qu'à la demande de l'Agglomération, un groupement de bureaux d'études, constitué de personnes aux compétences spécialisées sur des domaines complémentaires a été monté pour réfléchir aux conséquences induites par la future liaison A28/A13 :

- Un spécialiste trafic : Transitech,
- Un spécialiste voirie : SOGETI,
- Un spécialiste acoustique : VENATECH,
- Un bureau d'études spécialisé dans les questions environnementales,
- Un paysagiste,
- Un bureau d'études spécialisé dans les ouvrages d'art.

Il rappelle que le Bureau d'études a rencontré plusieurs fois les élus de l'Agglomération pour restituer le résultat du travail mené. Ce soir, il s'agit de prendre connaissance des conclusions de l'étude qui vise à répondre aux cinq questions principales posées par l'agglomération :

- 1/ faut-il un gabarit de l'infrastructure à 2x2 voies ou 2x1 voie ?
- 2/ l'insertion des voies de circulation dans le paysage et le coteau boisé est-elle correcte ou non compte-tenu de la géomorphologie et de l'acoustique?
- 3/ quelles améliorations peuvent être portées sur les impacts sonores et géographiques que la future voirie ne manquera pas de faire peser sur les communes traversées ?
- 4/ quel franchissement de la Seine dans un secteur de confluence avec l'Eure et de présence de deux fleuves, deux autres ponts et d'une voie ferrée ?
- 5/ faut-il mettre en place un tronçon gratuit ou payant pour le futur barreau Eurois ?

1/ Le gabarit de l'infrastructure :

Le représentant du bureau d'études TRANSITECH estime « qu'après avoir analysé les données de l'Etat, le choix d'une 2x2 voies est le bon profil, sur la partie des trafics purs. Il faudra néanmoins que le péage propose un tarif attractif, sinon il sera shunté.

Sur le profil de l'ouvrage, plus il est large, plus l'insertion sera difficile dans le paysage. Pour autant, l'écart de coût entre une 2x2 voies et une 2x1 voie sera vraiment significatif lorsque, par nécessité, il faudra élargir cette dernière. Nous considérons donc qu'il faut réaliser directement une 2x2 voies ».

Monsieur LANIC s'agace :

« Il y a un réel problème parce que, le 10 juillet 2014, nous avons réaffirmé notre volonté de créer un barreau Eurois à 2x1 voie, sans péage. Or, on nous propose déjà tout le contraire ! Nous avons payé une étude 80 000 € pour contredire ce que nous avons dit ! C'est un peu fort de café ! Nous n'allons tout de même pas renier tous nos engagements ! Vu la tournure que prend cette réunion, avec ce panégyrique, ce n'est pas la peine que nous restions ici »...

« Yves ! Attends un peu ! tempère Monsieur LEROY. Les avis des uns et des autres figureront au compte-rendu et dans le cahier de l'enquête publique.

Il s'agit d'une infrastructure majeure pour laquelle nous devons rendre un travail sérieux ! C'est pour cette raison que nous avons choisi ce format de réunion. C'est une réunion de travail approfondie. Laissons nos invités aller jusqu'au bout de leur compte-rendu et nous en discuterons après, point par point.

Nous avons recruté des gens qui sont complètement indépendants, qui ne sont ni inféodés à l'Etat ni à de grands groupes. Ce sont des gens qui existent par la qualité de leur travail, par leur crédibilité et leur réputation. Donc, si nous pouvons aller jusqu'au bout de la présentation de cette étude, ce sera une bonne chose » propose-t-il.

Monsieur CAUMONT reprend la présentation des résultats :

2/ L'insertion des voies de circulation dans le paysage et notamment, les coteaux boisés de Léry et Val de Reuil :

« Ce point est un élément fondamental puisqu'il y a un risque de coupure franche et brutale entre la forêt et les surfaces agricoles et urbaines qui se situent en contrebas.

Le projet dessiné par l'Etat propose, dans sa traversée de Val de Reuil, une courbe basse permettant de limiter les exportations de déblais excédentaires. Nous percevons le tracé différemment et proposons de resserrer au maximum l'infrastructure près de la lisière de la forêt de bord, de manière à s'éloigner de la zone à urbaniser ainsi que 17 ha d'emprises foncières libres d'intervention. Ce choix rend son rôle à la future voie de l'orée. C'est un peu plus coûteux mais cela permet d'économiser de précieuses surfaces dans ce secteur.

De plus, la zone figurant en jaune sur le schéma pourrait être remise en végétation de manière à constituer une continuité forestière laquelle permettrait d'intégrer un peu plus cette voie tout en créant un lien, de chaque côté, avec Incarville et Léry. C'est une bande très large permettant de trouver des liens assez forts avec les communes de Léry et d'Incarville.

Pour accéder à la forêt, quatre passages sont envisagés, soit sous forme de tunnel de 5 à 7 m de large, soit sous forme de ponts de 15 m de large élargis et végétalisés. Nous considérons qu'ils sont à peu près bien placés pour permettre aux habitants de Léry et de Val de Reuil d'accéder à la forêt.

Il nous paraît nécessaire que les voiries ne soient jamais visibles depuis les habitations, d'où le recours aux merlons. Nous proposons donc d'optimiser le trajet de la future autoroute.

3/ Les impacts sonores et géographiques :

« L'étude de la DREAL, explique le spécialiste en acoustique, conclut que le passage se fera en zone de bruit modéré. Elle justifie le fait que la route ne bénéficie pas d'un traitement optimal en matière de lutte contre les nuisances sonores. C'est effectivement justifié, réglementairement parlant.

De notre côté, nous préconisons d'aller au-delà de la réglementation en vigueur, de manière à n'augmenter le volume sonore que de 5 db, en moyenne par rapport au bruit ambiant.

Pour arriver à ce chiffre, il faudra recourir à des revêtements phoniques, à des murs anti-bruit, à la réalisation de merlons limitant les bruits de roulement dans les parties les plus proches des habitations.

Il nous paraît également important d'étendre la lutte contre les problèmes acoustiques jusqu'à la commune d'Incarville car le voisinage souffre des bruits engendrés par la barrière de péage.

Il faudra également opérer des arbitrages entre les enrobés phoniques, les enrobés drainants, les critères de sécurité liés à la réalisation de l'enrobé ; et prendre en compte que le double écran acoustique sur le pont générera un arbitrage esthétique lié à la perception visuelle dans son insertion sur l'ouvrage.

Il faudra probablement doser toutes ces solutions.

Dernier point – et non des moindres – la question de la limitation de la vitesse. Plus on la limite, moins les nuisances sonores sont importantes, mais moins la liaison sera attractive ».

4/ Quel franchissement de la Seine dans un secteur de confluence avec l'Eure ?

La question du franchissement de la Seine n'est pas neuve puisque le premier pont construit à Pont de l'Arche date de 875. Le franchissement de la vallée de la Seine est estimé à un peu plus d'1,7 km. L'architecte s'est posé plusieurs questions :

- Est-ce le bon tracé et la bonne longueur ?
- Faut-il un ou plusieurs ouvrages ? Deux ouvrages à 2x1 voie ou un ouvrage à 2x2 voies ?
- Est-ce la bonne largeur ? le bon gabarit ?
- Est-ce la bonne structure ?
- Est-ce la bonne stratégie de conception ?

Le représentant du bureau d'études rappelle les enjeux :

Faut-il un ou plusieurs ouvrages ? Deux solutions sont envisageables selon l'architecte qui a travaillé sur ce point mais la solution d'un franchissement par un seul ouvrage, plus léger visuellement, beaucoup moins gourmand en termes d'emprises foncières, limitant l'apport de remblais en zone inondable, présentant une répartition harmonieuse des travées doit être retenue.

Les piles seront disposées selon une répartition qui accepte tous les franchissements, avec un espacement des piles qui soit le plus judicieux possible. D'où le choix de la structure mono-pile.

En effet, la solution mono-tablier et caissons mixtes ou orthotropes, caissons béton ou caissons acier est bien plus légère au plan visuel et s'insère mieux dans le paysage. C'est la solution que nous préconisons. Mais elle est plus coûteuse.

Le franchissement de la Seine devra faire l'objet d'un geste architectural recherché. En effet, le bureau d'études y voit un symbole fort et préconise que l'aspect du pont soit le plus soigné possible tout en proposant un franchissement à 2x2 voies de manière à fluidifier le trafic.

Ce choix permettra de soulager le pont de Pont de l'Arche. Des mesures d'accompagnement devront néanmoins être négociées afin d'y développer des circulations douces.

Il reconnaît également que le tracé proposé par l'Etat, en « *courbe tendue* » est intéressant en termes d'impacts visuels car il est « *moins laid, moins moche si l'on peut dire qu'un tracé droit.*

La bonne longueur, c'est la longueur minimale, soit 1,7 km ; la bonne largeur, pour nous, c'est un ouvrage unique à 2x2 voies qui présente l'énorme avantage, par rapport à un ouvrage à 2x1 voie, de ne pas représenter le double en termes d'emprises au sol, ne nécessitera pas d'être doublé et fluidifiera le trafic ; ce qui nous paraît essentiel pour le bien-être de tous.

Ensuite, il nous paraît essentiel de développer les liaisons douces sur le pont de Pont de l'Arche. C'est une possibilité que nous pourrions demander comme mesure d'accompagnement ».

Pour conclure sur ce point, le bureau d'étude insiste sur le fait qu'il faudrait lancer un concours architectural en vue de la réalisation du ou des franchissements ; qui permettrait d'associer les élus à l'examen des offres. Il est important que les décideurs locaux s'expriment sur une base de concours et non d'appel d'offre.

5/ Faut-il mettre en place un tronçon gratuit ou payant pour le futur barreau Eurois ?

La question du tarif d'accès au futur contournement Est de Rouen et de la localisation de la future barrière de péage est une question centrale. Actuellement, localement, il n'y a pas d'infrastructure payante. Mettre un barreau payant dans la partie centrale de l'Agglomération serait perçu comme violent et entraînerait des reports de circulation.

Le Bureau d'études préconise donc une partie gratuite – le barreau eurois – et une partie payante ou, éventuellement, plus chère sur la partie nord.

Les élus de l'Agglomération souhaitent que le tronçon traversant l'Agglomération soit gratuit et que la gare de péage soit localisée à la frontière des départements de l'Eure et de la Seine-Maritime. De cette manière, les échanges locaux se feraient gratuitement et une partie du trafic local, encombrant actuellement le pont de Pont de l'Arche, serait reporté sur le barreau eurois.

Néanmoins, à l'instar de la situation qui prévaut actuellement à Criquebeuf, un effet de shunt est prévisible si la barrière de péage est localisée au Nord de l'Agglomération. La localisation de l'échangeur est primordiale. On parle de 4 000 véhicules « en fuite » chaque jour si la barrière de péage est mal positionnée.

De l'avis du Bureau d'études, il faudrait donc rendre les itinéraires alternatifs moins attractifs même si ce dernier reconnaît que ce sera difficile car on ne pourra pas mettre des ralentisseurs partout. Les mesures d'accompagnement pour éviter les effets de shunt seront très difficiles à mettre en place et mal perçues par les personnes qui, quotidiennement, empruntent ces routes.

Une autre solution consisterait à moduler le prix du péage, avec une partie sud peu chère ou, éventuellement, gratuite si possible et un tronçon nord plus cher. Néanmoins, juridiquement, ce n'est pas encore très net. La question sera de déterminer comment l'exploitant fixera les tarifs. Avec une partie gratuite au Sud, il sera tenté d'augmenter le prix du passage au Nord. En l'état actuel du dossier, légalement, il n'est pas certain que cette solution puisse être retenue. Tout ceci reste donc à préciser.

Synthèse des 5 enjeux selon le bureau d'études :

- Le gabarit à 2x2 voies sur la totalité du parcours est le gabarit le plus adapté techniquement et durablement au projet dans sa globalité, « *quoi qu'on en pense* ».
- La proposition faite par le bureau d'étude, d'optimisation du tracé ne sera pas sans lourdes conséquences financières, mais elle réduira les impacts visuels, acoustiques et libérera des emprises foncières supplémentaires pour le développement de Val de Reuil et de l'Agglomération dans sa globalité.
- En termes d'impact acoustique, il faudra aller au-delà de la réglementation en vigueur et il faudra demander une mesure d'accompagnement sur l'A13, au niveau d'Incarville pour améliorer l'acoustique.
- Le franchissement de la confluence est un enjeu extrêmement important en termes de qualité d'ouvrage, d'image, de protection des populations environnantes contre le bruit.
- Enfin, la tarification du barreau eurois n'est pas si simple que l'on peut l'imaginer. Il faut penser aux répercussions. « *Le fait que ce soit gratuit ou pas cher ne sera pas forcément meilleur marché pour tout le monde* ». Les décisions à prendre seront importantes et, surtout durables.

Monsieur LEROY remercie les représentants du bureau d'étude pour cette présentation très complète et rappelle qu'elle constitue l'aboutissement de 3 réunions de Comité de pilotage menées avec les 11 maires concernés par le projet. « Le débat est ouvert ! » s'exclame-t-il.

Madame BLANDIN prend la parole pour faire part, non sans émotion, de son agacement :

« Je suis un peu énervée et je vous prie de bien vouloir m'en excuser. J'ai cru comprendre que vous, représentants du bureau d'études, avez rencontré l'ensemble des maires concernés par le tracé. Je vous pose la question : quand m'avez-vous rencontré à Igoville ? Je vous ai rencontré à l'Agglomération, à plusieurs reprises mais, chez moi, vous n'êtes pas venus.

Je pose également la question à Monsieur BERG, ainsi qu'à la DREAL, qui n'ont pas, eux non plus, daigné se rendre à Igoville ; commune pourtant concernée par le tracé.

Savez-vous que ce tracé passe par Igoville ?

Vous avez évoqué les choix de revêtement pour limiter les impacts sonores entre Alizay et Incarville. Nous, nous nous situons juste après Igoville. Encore une fois, on nous oublie. Je vous remercie...

Sur la modularité du tarif... Très bien. Tarif Nord, tarif Sud : où placez-vous Igoville ? Au Nord ou au Sud »?

Monsieur DUFOUR s'exprime à son tour :

« Je suis un petit peu moins énervé que Sylvie BLANDIN, mais je tiens à préciser de nouveau que je suis contre un certain nombre de points sur lesquels vous vous prononcez favorablement ; ce que j'ai déjà eu l'occasion de vous dire en Comité de pilotage, d'ailleurs. Au départ, cette étude a été faite pour intégrer un tracé dans le paysage. Mais je vous l'ai dit – et cela figure aux comptes-rendus :

- 1/ la 2x2 voies : je dis non à ce gabarit puisque, depuis des années, nous nous prononçons pour une route à 2x1 voie. Alors cela va peut-être poser des problèmes, mais, en tout cas, c'est ma position.
- 2/ le pont-viaduc. L'Etat estime sa longueur à 1,7 km. Pour moi, je persiste et je signe : il fera 2,5 km et défigurera définitivement la vallée. C'est donc à nouveau non. Je suis certain qu'il existe des moyens pour faire différemment ; autre chose que ce pont à quatre voies avec la quantité d'arches que vous nous avez présentée. Ce projet va impacter tout le monde, toute la vallée de la Seine, l'agriculteur qui habite au pied, etc., etc.
- 3/ le péage : on ne peut pas être d'accord ! Nous n'arrivons pas à nous défaire du péage d'Incarville. Les gens du secteur ne le prennent pas. Les habitants de ce territoire ont besoin d'aller et venir gratuitement d'un côté et de l'autre de la Seine, le plus rapidement possible. On l'a dit maintes et maintes fois au cours des réunions publiques, mais, visiblement, il n'y a rien à faire, on est toujours là-dessus. Donc : pas question.
- 4/ Si jamais nous devons faire ce tracé aux forts impacts visuels, nous aurons besoin d'aménagements, de protections phoniques et environnementales. On a besoin que la DREAL prenne en compte ce point. Ces aménagements seront nécessaires, même sur un tracé à 2x1 voie, parce que nous devons protéger la population et l'environnement ».

A son tour, Monsieur DUVÉRÉ qui « utilise la route pour aller à Rouen », se demande « si la DREAL prend conscience des problèmes que les élus locaux et les habitants rencontrent sur le territoire !

Le péage d'Incarville coûte 2,10 €, qu'on l'emprunte pour sortir à Incarville ou pour entrer sur l'A13 à Val de Reuil. Cela fait 4,20 € par jour ! Dès lors, on comprend pourquoi les automobilistes sortent à Criquebeuf. Donc, si vous mettez un péage, personne ne prendra cette autoroute en ce qui concerne les habitants de la région. Et ça, il faudrait peut-être que les gens le comprennent. On le répète à chaque fois, mais personne ne tient compte de cette évidence ! » regrette-t-il.

Pour Monsieur JACQUET, « l'étude est intéressante, mais elle part du projet présenté par l'Etat. La question que je me pose est la suivante : ce projet est-il utile aux habitants du territoire ? Nous, après 10 ans d'échanges sur le sujet, nous avons l'impression que non. Peut-être manquons-nous d'objectivité. Aussi, je la pose aux représentants du Bureau d'études, extérieur au territoire et neutre sur cet aspect-là : cela va-t-il servir le territoire ou non » ?

Réponse du Bureau d'études :

« Il s'agit avant tout d'une liaison Nord-Sud inter-régionale, voire internationale. Deux cas de figure se présentent :

- Vous estimez que cela ne vous servira pas, vous n'en voulez pas et, dans ce cas, l'Etat ira voir ailleurs, ou cela ne passera nulle part,
- Vous en voulez, mais sous la forme d'une 2x1 voie et vous aurez tout de même les impacts.

Quoique vous décidiez ou vous fassiez, il faudra vous préserver des capacités pour négocier avec les services de l'Etat. Mais si vous négociez tout et n'importe quoi, vous serez pris pour des gens qui ne sont pas sérieux. Ce sera zéro. Il n'y aura pas de projet. Il n'y aura rien.

Si nous prenons, par exemple, le cas du pont de Pont de l'Arche, pénible à franchir, engendrant des problèmes de pollution, cet ouvrage pourrait être rénové, amélioré, pour favoriser les dessertes locales ; le nouveau pont attirant, quant à lui, les liaisons interrégionales et internationales ».

« Il y a tout de même quelque chose que je ne comprends pas, s'interroge Monsieur CARRÉ. L'Etat baisse ses dotations aux collectivités locales, demande à tout le monde de faire des économies. Dans le même temps, il se lance dans la réalisation d'un projet à 1 milliard d'euros, saucissonné entre le contournement Est de Rouen et le barreau eurois ; projet dont la moitié serait financée par la société concessionnaire et l'autre moitié serait prise en charge pour 1/4 par l'Etat et les collectivités locales pour l'autre quart.

Moi, j'ai une autre solution : il n'est plus nécessaire de construire le barreau eurois en reportant le trafic sur la RD18 E. On économisera 250 M€ en faisant passer la liaison A28/A13 par les ronds-points « aux vaches » et « aux colonnes » qui sont déjà en 2x2 voies. Il est là, le véritable contournement Est de Rouen. Dans ce dossier, j'ai bien l'impression qu'on trouve du kilomètre pour justifier le péage.

De plus, il n'y a pas beaucoup d'avantages pour la population du territoire. Un péage, je n'appelle pas ça un avantage. Une autoroute de transit, je n'appelle pas ça non plus un avantage. Elle ne servira pas aux habitants du Nord de l'Agglomération puisque, si ces derniers auront un diffuseur au niveau d'Alizay ou du Manoir, il faudra aller jusqu'à Incarville pour sortir de cet ouvrage. Il faudra donc revenir en arrière pour aller travailler sur Val de Reuil ou Pont de l'Arche. L'absence de diffuseur rive gauche est une aberration monumentale.

Nous aurons également le bruit, les nuisances diverses – visuelles et olfactives - la circulation, et les coûts d'entretien. Par exemple, qui déneigera les bretelles d'accès à l'autoroute ? Ce ne sera pas la société concessionnaire... Et, en plus, les transports en commun ne pourront pas y circuler.

Donc, pour aller de la rive droite à la rive gauche, nous serons tout de même obligés de prendre notre voiture, ce qui n'est pas un bon point.

Peut-on calculer les économies que nous ferions si nous ne faisons pas ce barreau ? Ce qui réduirait considérablement toutes les nuisances visuelles, auditives, sur la nature, sur les points d'eau, sur la vie des gens, sur la valeur des maisons situées à proximité, l'entretien du réseau, la préservation de la nature ?

Vous répondez bien aux questions qui vous sont posées, mais vous avez occulté le fait que nous n'en voulons pas. Nous sommes nombreux à être entièrement contre ce barreau tel qu'il est présenté par l'Etat. On ne va pas apporter de modifications, car ce serait l'accepter. Je refuserai ce barreau » assure-t-il.

« Nous parlons de ce projet porté par la CCI de Rouen depuis 30 ou 40 ans, intervient Monsieur CANIVET. Nous en parlions déjà lorsque j'étais au Conseil Economique et Social.

Rouen pleure parce qu'elle n'a pas son périphérique. Pour la contenter, on va recréer du trafic supplémentaire, mais interne à l'Agglomération. C'est quand même un problème un peu délicat.

Dans votre étude, malheureusement, vous ne mentionnez pas le montant évalué du péage.

Je m'interroge sur le montant du futur péage ; sachant qu'à Barentin, il est demandé 3,20 € pour effectuer les 15 kms qui mènent à Yvetot. Le concessionnaire ne fera certainement pas de cadeaux puisqu'il est là pour rentabiliser son investissement. Dès lors, nous pouvons nous demander quelle sera l'évasion du trafic...

Les gens seront-ils prêts à dépenser 4, 5 ou 6 € pour la vingtaine de km permettant de rejoindre le nord de Rouen, pour gagner 5 mn en heures creuses ou 10 mn – peut-être – en heures de pointe ; pas plus.

Pour des gains de temps et de consommation pas énormes, le coût de ce péage sera très élevé.

Si nous améliorons d'autres modes de transport, continuerons-nous à développer le tout-voiture ? On a parlé du coût du péage d'Incarville, mais entre la Métropole de Rouen et notre Agglomération, nous n'avons pas de services de bus – ou très peu – on n'a qu'un train toutes les heures. Nous n'avons pas beaucoup d'autres possibilités de nous déplacer. Donc, s'il faut payer, en plus, des péages pour aller au Nord ou à l'Est de l'Agglomération Rouennaise ; les gens feront ce qu'ils font aujourd'hui avec le péage d'Incarville : ils l'éviteront.

Vos calculs de trafic sont très largement optimistes par rapport aux trafics habituellement constatés sur les autoroutes. Il suffit de prendre les trajets constatés entre Neufchâtel en Bray et Amiens où il n'y a presque personne sur l'autoroute. Entre Rouen et Le Mans, il n'y a pas grand monde non plus. Cela veut dire qu'il y a quand même un problème quelque part.

Il faut faire une estimation des évasions de trafic en fonction du prix du péage.

Si vous voulez améliorer la circulation sur le passage du pont, à Pont de l'Arche, on peut faire des couloirs à bus et des pistes cyclables. Les largeurs existent mais il faudrait que le Département s'y mette aussi au travers de ses services ».

Réponse du bureau d'études :

« Sur l'utilité du projet ; question posée par un élu : Plus l'infrastructure est chère, moins elle sera utilisée. Et je ne parle même pas des usagers locaux.

Néanmoins, le trafic estimé de l'ordre de 20 000 véhicules/jour ; c'est un trafic qui passe déjà ailleurs ; sur des départementales, dans des rues. Du point de vue de l'utilité, avec une autoroute à péage, ils ne passeront plus ailleurs. Au sens du trafic routier, il y a un véritable intérêt à le réaliser ».

Monsieur JACQUET a une lecture différente :

« Vingt à trente mille véhicules par jour. C'est ce qui est imaginé sur cette autoroute. C'est une liaison Nord-Sud de l'Europe. Qu'est-ce qui nous dit, aujourd'hui, que cette prévision de trafic est liée à du trafic interne ? Rien. Cela peut juste être un couloir à camions qui n'empruntent pas les routes du territoire. Je n'ai aucune certitude aujourd'hui, je ne comprends pas le raisonnement et je n'ai pas les éléments pour m'assurer de ce que dit la DREAL : moitié moins de poids-lourds ; moins 15 % de véhicules, etc. Sincèrement, je n'y crois pas. Et entre 20 000 et 30 000 véhicules par jour, c'est le trafic que nous avons quotidiennement sur le pont de Pont de l'Arche ; sur une petite 2x1 voie en traversée d'Agglomération ».

« Pour aller dans le sens de Richard, le poids-lourd qui est tombé du pont de Pont de l'Arche, il y a un an ou deux, assurait une liaison Lille-Rennes en pleine nuit, rappelle Monsieur CANIVET. Que faisait-il là, pour aller de Lille à Rennes ? Ce trajet était un choix manifeste du transporteur destiné

à emprunter des routes sans péage. Elle est là, la réalité. Il y a suffisamment d'autoroutes mais les transporteurs utilisent le réseau secondaire. Le barreau n'apportera rien de plus ! » estime-t-il.

Monsieur LEROY rappelle que la gare de péage d'Heudebouville enregistre le passage de 50 000 véhicules par jour dont 15 % de camions. « On voit quand même beaucoup de camions sur les autoroutes. Après, c'est une question d'arbitrage » estime-t-il.

Monsieur CALAIS perçoit l'étude différemment :

« Il faudra se servir des conclusions de cette étude assez complète et documentée pour défendre notre point de vue. Je m'explique :

Ce projet a été conçu à minima par l'Etat, sans en avoir réellement pris en compte tous les aspects acoustiques, environnementaux, architecturaux.

Si nous souhaitons avoir un projet mieux construit, de meilleure qualité, si nous ne souhaitons pas voir tous ces inconvénients, il y a fort à parier que les surcoûts seront à notre charge. Voilà ce qui nous attend : il faudra mettre au pot si nous souhaitons avoir des protections supplémentaires. Et ça, vous l'avez démontré dans votre étude.

En ce qui concerne la tarification, vous avez démontré que, pour un usage local, il faut que ce soit gratuit. C'est évident. Tout le monde le sait. Même sans faire de grosses études, on s'en doutait. Et vous avez également démontré que, pour un usage national ou international, il est préférable que ce soit payant. Qu'est-ce que cela démontre ?

Cela démontre tout simplement que cet ouvrage n'est pas pour nous ! Il n'a pas été conçu pour notre population. C'est tout. Ce n'est pas compliqué et vous l'avez démontré.

On les a, tous les éléments ! Ils sont dans l'étude. Donc, c'est à nous de faire la conclusion argumentée de tout ça, tous ensemble, en nous aidant de l'étude et des éléments factuels qu'elle apporte. Ce sera cohérent avec ce que nous avons toujours dit, depuis deux ans, ici » insiste-t-il.

« Depuis deux ans, nous nous sommes toujours élevés contre ce projet, tel qu'il nous est pratiquement imposé rappelle Madame PONS. On a eu beau le dire, protester, la position de la DREAL est toujours la même : elle a ses convictions et elle n'en démord pas.

Nous, nous avons l'expérience du terrain et de nos habitants. La DREAL ne l'a pas. Ce n'est pas elle qui en subira les conséquences. Ce sont nos habitants qui, aussi bien visuellement qu'acoustiquement ou sur le plan de la santé, subiront ce fameux viaduc et ce fameux contournement.

Qu'on envisage une voie pour dégager Rouen ; nous sommes tout à fait d'accord. Nous nous sommes toujours prononcés en faveur d'un franchissement à 2x1 voie, sans péage et ce, depuis le départ. Qu'on nous prenne, au moins, en considération » souligne-t-elle.

« J'ai assisté à la réunion publique du 26 mai, à Louviers, rappelle Monsieur LANIC. J'y ai vu 5 ou 6 commissaires enquêteurs, pour certains relativement âgés. Je m'inquiète un peu pour leur santé. Je me demande comment ils vont procéder pour faire la synthèse de la position de l'Agglomération ; entre nous qui souhaitons une 2x1 voie sans péage et votre étude qui contredit notre motion votée à l'unanimité en préconisant une 2x2 voies avec péage. Ils vont s'arracher les cheveux, du moins à ceux auxquels il en reste encore »...

Monsieur JUBERT appréhende le sujet différemment :

« Cette liaison A28/A13 nous impose une réflexion sur l'intérêt général. Qu'est-ce que l'intérêt général ? Est-ce celui de nos populations ? De la Métropole de Rouen ? Des camions qui vont de Bayonne à Rotterdam ?

Il y a un impact sur l'environnement. Quel impact pour nos habitants ? Quelle amélioration pour Rouen ? N'y a-t-il pas un risque de créer une autoroute à camions entre Rotterdam et le sud de l'Europe ?

L'intérêt général pour nos populations, on le connaît ! Nous avons récemment fait un séminaire à BIOTROPICA qui a conclu qu'il faut que nous construisions une Agglo dans laquelle on se sent bien, avec des paysages préservés, aptes à attirer des habitants ».

Monsieur DELAFOSSE « rejoint ce qu'a dit Jean CARRÉ : même si nous ne sommes pas impactés par le tracé, nous sommes à 100 % contre le barreau Eurois, car il ne servira pas aux habitants s'il n'est pas gratuit ».

Monsieur CHARLIER estime de son côté que « si nous ne faisons pas le barreau Eurois, le trafic qui existe déjà aujourd'hui, passera par le rond-point aux vaches et le rond-point aux colonnes. J'y passe tous les matins ; il n'y a pas de bouchon.

Le bouchon est beaucoup plus loin, quand on arrive dans le centre de Rouen. Si nous ne faisons pas le barreau Eurois, le trafic restera sur cet axe, ce qui veut dire que la Métropole peut très bien résoudre son problème de trafic sans nous imposer ce barreau Eurois ».

« Il faut faire comme en Suisse. Il faut faire un référendum dans les communes concernées pour tenir compte de l'avis des habitants car c'est quand même eux les premiers concernés » préconise Monsieur VASSARD.

Monsieur CARRÉ revient sur l'aspect financier du dossier :

« Parlons gros sous. La part de l'Etat sera payée grâce à l'impôt. Les habitants paient l'impôt sur le revenu, à partir duquel cette autoroute sera financée. Et à l'échelon local, ils paient des impôts et des taxes. L'autoroute sera donc financée par l'impôt et les taxes. Taxes qu'il faudra payer de nouveau, aux gares de péages, pour emprunter l'autoroute.

D'où la fuite des véhicules à Gaillon et leur retour à Criquebeuf, pour ne pas payer l'autoroute.

Naturellement, celui qui vient d'Oslo pour aller à Lisbonne, lui paiera.

Il faut également évoquer le problème de la soultte. Je ne crois absolument pas ce que dit Monsieur BERG car les chiffres qu'il avance sont surestimés, basés sur de mauvais calculs. Pour l'A28, du côté de Brionne, Bernay, les services de l'Etat avaient calculé des trafics 3 à 4 fois supérieurs quand ce serait fini. Ils nous refont le même coup ! Personne ne prendra cette autoroute si elle est payante.

Je ne crois pas du tout à ce que dit Monsieur BERG, qui n'est là que pour faire passer un message. C'est un fonctionnaire ; il a reçu un ordre, il a une mission à accomplir et il le fait - plutôt bien - sauf qu'il n'est pas crédible à nos yeux ».

Monsieur LEROY corrige le propos de Monsieur CARRÉ en précisant qu'aujourd'hui, les prévisions de trafic sont conformes à celles qui avaient été calculées lors du lancement de la construction de l'A28.

Poursuivant sur les masses financières qui sont en jeu, Monsieur JACQUET « s'inquiète pour la bonne santé financière de notre collectivité. En effet, le coût du projet est estimé – avant avenant - à 880 M€ H.T. Une bagatelle !

La puissance publique prendrait en charge la moitié de cette somme, soit 440 M€, et la société concessionnaire paierait la fraction restante.

L'Etat et les quatre collectivités locales intéressées par le projet devraient donc financer 440 M€. L'Etat a dit qu'il paierait 220 M€. Les collectivités locales – Région Normandie, Métropole Rouennaise, Conseils départementaux de l'Eure et de la Seine-Maritime et la petite Agglomération - devront donc financer ce projet à hauteur de 220 M€. La question est la suivante : quelle somme va-t-on nous demander ? Pouvez-vous rappeler notre budget annuel » ?

« Il est certain que la Région et la Métropole ont des moyens financiers que nous n'avons pas, constate Monsieur LEROY. Dans ce dossier, c'est la Métropole rouennaise qui a le plus intérêt à ce que le projet aboutisse. S'il n'y avait pas de problème de traversée de Rouen, on n'aurait pas ce barreau ! La nécessité vient de là.

Je pense que notre contribution financière sera calculée par rapport à nos budgets respectifs. Avec nos pauvres 60 M€ de budget, nous ne serons pas sollicités à hauteur du 5^e du budget demandé aux collectivités territoriales. Mais ce sera une vraie discussion, reconnaît-il, avant de poursuivre : La délibération que nous avons prise à l'unanimité, l'étude que nous avons commandée, le débat que nous avons ce soir, nous mettront en position de force lorsqu'arrivera le temps de la discussion. Il faudra voter et nous délibérerons de nouveau. C'est une enquête publique et la DUP n'est pas signée. Je pense néanmoins qu'il y a plus de chances que cela se fasse que cela n'aboutisse pas. Ce que nous faisons aujourd'hui, c'est préparer les armes de négociation le moment venu ».

« Donc nous sommes à peu-près convaincus que c'est une infrastructure qui ne servira pas à nos habitants » maintient Monsieur JACQUET...

« Si elle n'est pas gratuite ! » corrige Monsieur LEROY.

« Et pour laquelle on va nous demander de l'argent, poursuit Monsieur JACQUET ; beaucoup d'argent public que nous pourrions mieux dépenser au bénéfice des habitants de notre territoire.

Je n'ose pas imaginer que nous puissions voter comme un seul homme le financement de cette infrastructure à hauteur de plusieurs millions. Sinon... C'est fini. J'arrête... » indique-t-il, désabusé.

« Monsieur BERG a clairement dit que si les collectivités territoriales ne veulent pas payer ; le projet ne se fera pas » souligne Monsieur JUBERT.

« Ce n'est pas tout à fait ce qu'il a dit, tempère Madame TERLEZ. Si un conseil souverain vote contre, sa part pourrait être prise en charge par les autres collectivités. Si personne ne peut compenser cette part, le projet serait re-calibré ou pourrait être abandonné ».

Monsieur LOEB se déclare « solidaire avec les autres collègues. Si nous mettons de l'argent pour supprimer le péage de Val de Reuil, on va y gagner. C'est un projet aberrant. Il y avait d'autres solutions, dont celle d'un raccordement à un autre endroit.

Si on ne fait pas ce barreau et que nous mettons de l'argent – beaucoup moins ! – pour supprimer le péage de Val de Reuil/Incarville nous y serons gagnants ! On pourrait passer plusieurs années – voire des décennies – avec un allègement du trafic ailleurs.

Je trouve ça totalement aberrant. Et le tracé choisi l'est également. C'est un projet inconséquent, basé sur des ouvrages qui passeront à proximité des zones les plus touristiques de notre Agglomération. Nous n'avons pas les moyens de nous payer un tel ouvrage » tranche-t-il.

« Effectivement, reprend Monsieur LEROY, nous avons tout intérêt à ce qu'il soit gratuit pour les habitants. C'est bien le sens de ce qui ressort de l'étude.

Je souhaiterais néanmoins passer la parole à Jean-Pierre CABOURDIN, Président du C2D, qui nous fait l'amitié d'être présent ce soir et qui a soulevé la question de l'influence du contournement Est sur trafics entre le plateau Est de Rouen et l'Agglo ».

« Le contournement Est de Rouen a sa justification dans la sécurisation du trafic Nord de Rouen, estime Monsieur CABOURDIN. Ne serait-ce qu'en cas de problème dans le tunnel de la Grand Mare ou, comme cela s'est déjà produit, en cas d'accident grave touchant la structure du pont Mathilde.

Je n'ai pas bien compris l'intérêt du barreau Eurois à part celui d'éventuellement désenclaver l'Andelle ou, tout du moins, de donner un accès à l'A13 à la vallée de l'Andelle.

Ma remarque sera empreinte du bon sens. Dans sa configuration actuelle, le projet va fluidifier le trafic Nord Sud, mais il amènera de nouveaux navetteurs sur notre Agglomération. Le contournement favorisera l'expansion de Rouen vers l'Est et les gens qui habiteront ce secteur iront chercher de l'emploi soit vers Rouen, soit vers le Sud, ce qui va à l'encontre de notre projet de territoire et de notre volonté de localiser l'emploi ».

« Cette remarque extrêmement pertinente sera portée au compte-rendu de la réunion », note Monsieur LEROY, avant de poursuivre :

L'Etat doit être parfaitement conscient de cet impact. Nous sommes en train de nous battre avec les services de l'Etat pour obtenir la constructibilité de nouveaux terrains pour loger les classes moyennes actives du territoire et nous allons voir que, dans le cadre du PLUI, cela ne va pas être facile de bien faire comprendre que nous avons une énorme pollution créée par les déplacements domicile-travail et une perte de richesse engendrée par les entreprises du territoire.

Nous avons constaté que les salariés percevant les plus hauts revenus n'habitent pas le territoire. Nous avons l'objectif que l'on vive et que l'on travaille sur l'Agglo, de manière à rendre à ce territoire une partie des richesses qu'il crée.

Nous avons un territoire attractif, avec des entreprises qui s'installent, un territoire qui crée de l'emploi, avec de belles zones d'activités – ce que d'autres territoires n'arrivent pas à faire - mais avec des gens qui vivent ailleurs.

C'est une remarque extrêmement importante qu'il faut faire ressortir au niveau de l'Etat. Il faut que l'Etat soit cohérent. Il ne peut pas nous empêcher d'ouvrir des zones à la constructibilité et, dans le même temps, favoriser les navetteurs.

« C'est, globalement, ce qu'a dit l'Agence d'Urbanisme Rouen Boucles de Seine et Eure » remarque Monsieur CANIVET.

Chacun ayant pu s'exprimer sur ce dossier, Monsieur LEROY clôt la discussion non sans avoir remercié « très sincèrement » élus et bureau d'étude « pour la qualité du débat et de l'étude rendue ».

Il rappelle, avec l'approbation générale des élus présents que « la position de l'Agglomération Seine-Eure est celle de la délibération du 12 juillet 2014. Cette délibération ainsi que le compte rendu de séance seront remis à la commission d'enquête publique ».

2/ ASSAINISSEMENT COLLECTIF - CHOIX DU MODE DE GESTION :

Monsieur LEROY ouvre la discussion en soulignant « le travail tout à fait remarquable effectué par la commission » et souligne que « l'Agglomération se trouve dans la meilleure situation ; celle qui permet de caler la durée des prestations de service jusqu'à l'horizon 2021 ».

Monsieur LANIC demande quelle différence Monsieur LEROY fait entre une régie directe et une régie de prestation.

Monsieur LEROY précise que, dans une régie directe, l'Agglomération assume la totalité du service alors qu'avec la régie de prestation, l'Agglomération commande les prestations et s'assure de la bonne exécution des travaux et du service. « Cela permet de mieux protéger notre patrimoine. De plus, nous bénéficierons d'une meilleure marge de manœuvre pour le budget Investissement en assainissement » insiste-t-il.

« Est-ce à dire que le prestataire se payait grassement ? » questionne Monsieur LANIC.

« Pas forcément », répond Monsieur CHRISTOPHE.

« Et si nous reprenons tout le service en régie directe ? » poursuit Monsieur LANIC.

« Nous n'avons pas la structure pour le faire », souligne Monsieur CHRISTOPHE.

« C'est le cas, par exemple, pour les astreintes en cas d'incident » confirme Monsieur CARRÉ.

Monsieur LEROY insiste une nouvelle fois sur la qualité du travail mené et indique qu'une délibération sera proposée au vote du conseil pour entériner le choix de la régie de prestation en matière d'assainissement.

Monsieur CHRISTOPHE remercie le Bureau d'Etudes STRATORIAL pour la qualité du travail effectué.

3/ DB 16-11 - DOMAINES DE COMPÉTENCES PAR THÈMES – HABITAT-LOGEMENT – Garantie d'un emprunt PLAI contracté par la Fondation de l'Armée du Salut pour une opération de réhabilitation/construction de 22 logements sociaux d'une maison relais située rue du Carbonnier à la Haye Malherbe

Sur rapport de Monsieur LEROY et à l'unanimité, le bureau communautaire décide :

ARTICLE 1 – L'Agglomération Seine-Eure accorde sa garantie pour le remboursement de la somme de 467 986,04 € représentant 40% d'un emprunt d'un montant total de **1 169 965,10 €** que l'Emprunteur se propose de contracter auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations.

Ce Prêt constitué d'une Ligne du Prêt est destiné à financer une opération de réhabilitation/construction de 22 logements PLAI d'une maison relais sise rue Carbonnier à La Haye Malherbe.

ARTICLE 2 – Les caractéristiques financières de chaque ligne du prêt sont les suivantes :

Caractéristiques de la Ligne du Prêt	Ligne du Prêt 1
	PLAI
Enveloppe	-
Identifiant de la Ligne du Prêt	-
Montant de la Ligne du Prêt	1 169 965,10 €
Commission d'instruction	0 €
Durée de la période	Annuelle
TEG de la Ligne du Prêt	0,55 %
Durée (dont durée de la phase du différé d'amortissement)	25 ans
Index	Livret A
Taux d'intérêt actuariel Annuel	Taux du Livret A en vigueur à la date d'effet du contrat de prêt - 0,20 % <i>Révision du taux d'intérêt à chaque échéance en fonction de la variation du taux du Livret A sans que le taux d'intérêt puisse être inférieur à 0%</i>
Périodicité	Annuelle
Profil d'amortissement	Amortissement déduit avec intérêts différés : si le montant des intérêts calculés est supérieur au montant de l'échéance, la différence est stockée sous forme d'intérêts différés
Modalité de révision	Simple révisibilité (SR))
Taux de progressivité des échéances	de 0% à 0,50% maximum (actualisable à l'émission et à la date d'effet du contrat de prêt en cas de variation du taux du Livret A) <i>Révision du taux de progressivité à chaque échéance en fonction de la variation du taux du Livret A sans que le taux de progressivité puisse être inférieur à 0%</i>

--	--

ARTICLE 3 - La garantie de la collectivité est accordée pour la durée totale du contrat de prêt, jusqu'au complet remboursement de celui-ci et porte sur l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'Emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

Sur notification de l'impayé par lettre simple de la Caisse des Dépôts et Consignations, la collectivité s'engage à se substituer à l'Emprunteur pour son paiement, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

ARTICLE 4 – Le bureau communautaire s'engage pendant toute la durée du contrat de prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de celui-ci.

4/ EXAMEN DE L'ORDRE DU JOUR DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 23 JUIN 2016 :

L'examen de l'ordre du jour de cette réunion n'appelle aucune remarque.

5/ QUESTION DIVERSES :

Fermeture annoncée, par le Conseil départemental, du Collège Pierre Mendès-France, à Val de Reuil :

Le début de séance a été marqué par la manifestation des parents d'élèves et des enseignants du Collège Pierre-Mendès-France, à Val de Reuil.

« A la demande des élus de Val de Reuil, j'ai accepté de recevoir les parents d'élèves du collège Pierre Mendès-France afin que les membres du Bureau puissent bénéficier de toute l'information possible sur ce dossier, indique Monsieur LEROY. Je laisse la parole à Jean-Jacques COQUELET pour un point sur le dossier ».

« Monsieur le Président, merci d'avoir autorisé l'accueil des parents du collège au sein de cette assemblée. Je me suis récemment adressé à eux en tant que Conseiller Départemental ; aussi, ce soir, m'exprimerai-je en tant que Conseiller communautaire, indique Monsieur COQUELET.

La décision qui nous préoccupe ce soir est emblématique du mode de gouvernance du Président du Conseil départemental. Elle alerte tout le monde puisque cette décision n'a pas qu'une portée rolivalo-rolivaloise. Bien au contraire : touchant Val de Reuil, elle porte sur l'essentiel du pôle de développement de l'Agglomération.

Elle touche toute l'Agglomération à travers les opérations d'urbanisme qui sont lancées sur le secteur de la gare, la volonté d'y développer des activités tertiaires, le pôle d'échanges multimodal et le bus à haut niveau de services, un accès majeur à la base régionale de loisirs, etc.

Si jamais ce collège devait fermer, nous aurons une friche durable qu'il faudra – à n'en pas douter – des années à combler.

Avec cette décision irréfléchie, inopportune, on a rétabli la hiérarchie des collectivités territoriales. C'est une remise en cause de l'action des élus locaux, de la politique locale. Cette décision est bâtie sur cinq points essentiels :

- *1/ le produit d'une opération arithmétique. Il y aurait 4 000 places non occupées dans les collèges de l'Eure. Il a donc fallu imaginer un dispositif qui puisse en supprimer une partie. Or, la gestion des effectifs en collèges est une question d'une complexité qui n'échappe à personne.*
- *2/ la politique des Réseaux d'Education Prioritaire est attaquée. En effet, Val de Reuil bénéficie de crédits inscrits au titre du PNRU2. L'Agglomération est, bien évidemment, intéressée par tout ce qui touche au renouvellement urbain. Val de Reuil compte de nombreux quartiers au sein desquels les familles sont souvent les plus pauvres financièrement parlant et, malheureusement, en déficit pour tout ce qui concerne l'éducation. Or, les équipes des collèges Pierre Mendès-France et Montaigne travaillent*

en réseau pour que les enfants aient une chance de réussir. C'est toute cette politique qui est remise en cause par les choix de Sébastien LECORNU. L'onde de choc ne va pas s'arrêter au collège ! Elle se propagera aux écoles primaires ! Vous le constatez, il est bien question de mépris, de la part de Monsieur LECORNU, pour tout ce qui a été mis en place. Il porte une très grosse responsabilité.

Sa décision entraînera la complète déstabilisation de la carte scolaire sur cette partie de l'Agglomération. Vous le savez, en France, l'éducation est obligatoire jusqu'à 16 ans. Les élèves seront donc répartis entre les collèges Alphonse Allais et Michel de Montaigne, au seul motif que ces deux établissements ont de la place.

Cette décision engendra une véritable prise de risque sur la vie scolaire et ne sera pas sans incidence sur le parcours des élèves les plus en difficultés, ceux qui, pour une raison ou une autre sont renvoyés. Vous le constatez, cette décision technocratique, prise hâtivement, risque d'avoir des conséquences durables.

- *Il s'agit, de plus, d'une décision prise sans concertation avec les autorités de l'Education Nationale. Notre collègue Didier PIEDNOEL a pris connaissance de cette fermeture dans le journal ; tout comme les cadres de l'Education Nationale !*
- *Cette décision marque le peu de considération du Président du Conseil départemental pour l'ensemble des enseignants. Et ce n'est qu'un début. Désormais, ce sera une seule parole - une seule idée ! - contre la réflexion collective et l'intérêt général.*
- *Enfin, faut-il rappeler que des efforts ont été faits, par Bernard LEROY, en tant que maire du Vaudreuil. L'histoire de Val de Reuil est difficile. Elle a laissé des traces profondes dans les mentalités. Aujourd'hui encore, dans certaines têtes, il existe une sorte d'apartheid social. Pourtant, il n'y a pas plus de problèmes à Val de Reuil qu'ailleurs. Grâce à Bernard LEROY, à Didier PIEDNOËL ou encore Léry, nous n'avons pas renforcé les clivages entre Le Vaudreuil et Val de Reuil dans l'accueil des bons et moins bons élèves.*

Il faut simplement espérer que ce soit une maladresse politique de Sébastien LECORNU et que ce dernier revienne à de meilleurs sentiments. En attendant, remercions les parents d'élèves pour leur mobilisation. Il va falloir qu'elle dure longtemps.

Il y a 1 000 raisons pour ne pas fermer le collège Pierre Mendès-France. Il faut garder les 3 collèges sur le territoire. Cela permet de travailler en réseau, notamment pour les élèves exclus ».

Applaudissements nourris dans la salle.

Monsieur LEROY prend la parole :

« Je remercie Jean-Jacques COQUELET qui, au travers de son intervention, reconnaît l'action de l'Agglomération pour accompagner le développement de Val de Reuil et corriger les erreurs de conception de la Ville nouvelle.

L'Agglo a toujours soutenu les efforts de modernisation de la ville, via l'ORU (100 M€), le PNRU2, ses actions en matière de développement économique ou d'insertion des jeunes dans le monde du travail.

Mais revenons à la question du collège Pierre Mendès-France. Il n'a échappé à personne que la responsabilité en incombe au Conseil départemental.

J'ai donc appelé Sylvain LECORNU pour faire le point sur l'ensemble du territoire. Ce dernier m'a indiqué qu'un nouveau collège serait prochainement construit à Pont de l'Arche. Quelles sont les raisons avancées pour justifier de cette reconstruction ? Tout d'abord il faut remplacer le collège type PAILLERON2 qui fait courir des risques pour la sécurité des élèves.

Protestations de la part des parents d'élèves.

Il existe également un problème de surcapacité d'accueil puisque de nombreuses places libres sont disponibles dans les autres collèges. Les collèges Montaigne (550 places pour 425 élèves), et Allais (600 places pour 425 élèves) sont – sur le papier – en sous-effectif.

J'ai insisté sur la nécessité de revoir la carte scolaire puisque certains élèves subissent toujours des temps de parcours hallucinants ; notamment pour Connelles, Herqueville, Andé qui vont aux Fougères.

Sylvain LECORNU est prêt à vous recevoir. La séance du Conseil départemental du 20 juin sera consacrée au programme pluriannuel d'investissement des collèges. Je vous remercie » conclut-il.

Monsieur LANIC prend la parole et s'exprime au nom du Front de Gauche, EELV et Républicains. « Nous partageons la déclaration de Jean-Jacques COQUELET. Elle est complète et soulève bien les enjeux. Elle démontre également des conséquences dramatiques pour la jeunesse ainsi que les méthodes autocratiques du jeune Président du Conseil départemental de l'Eure qui, à n'en pas douter, a dû vivre une enfance dorée dans les écoles et collèges des beaux quartiers ; méthodes autocratiques approuvées par Daniel JUBERT, un de ses suppôts inconditionnels.

Cette décision est injuste.

Il convient donc de s'opposer à l'injustice avec force, afin que le collège Pierre Mendès-France puisse continuer à accueillir des élèves. Nous lançons donc, à toutes les tendances, élus, parents d'élèves, enseignants, collégiens, un appel à nous rassembler dans l'action, quelles que soient les différences.

C'est tous ensemble que l'on fera revenir le Président sur sa décision qui a été annoncée par voie de presse. Aujourd'hui, on ne peut plus décider seul sans consulter l'avis des personnes intéressées. Poursuivons la lutte car il s'agit d'une décision inique du Président du Conseil départemental ».

A son tour, Monsieur PIEDNOËL commente cette décision :

« Je dois vous avouer que je suis choqué par les réactions des uns et des autres, perturbé par les applaudissements et l'absence de soutien d'une partie des membres de cette assemblée.

Je me souviens que Pierre AUBINAIS, il n'y a pas si longtemps, s'était présenté à une élection aux côtés de François-Xavier PRIOLLAUD aux législatives. Mais Pierre AUBINAIS s'était aussi élevé – déjà, il y a 5 ans ! - contre les menaces de fermeture évoquées au collège Pierre Mendès-France.

La jeunesse était un des fondements de la politique qu'il a menée lorsqu'il fut Maire de Poses et c'est pour ça que nous sommes partis ensemble en dépit de nos différences.

Aujourd'hui, il est toujours question d'éducation pour laquelle il faut considérer les choses différemment que par des diktats. Or, c'est bien ce qu'il est arrivé cette semaine » conclut-il.

L'ordre du jour étant épuisé, aucune question ni remarque formulée, la séance est levée à 23 h 15.

Le Président

Par délégation
Le Directeur Général
Bernard LEROY
Philippe LE GAL



