

Date de la réunion : mercredi 28 mars 2018

Horaires de la réunion : 18h30-20h30

Lieu : Monéteau – foyer municipal

Intervenants
Robert Bideau / Maire de Monéteau
Patrick Picard / Premier maire adjoint de Monéteau
Jean-baptiste Cunault / Ville de Monéteau / Directeur général des services
Patrick Gendraud / Président du conseil départemental de l'Yonne / Maire de Chablis
Christophe Bonnefond / Vice-président du conseil départemental de l'Yonne / Maire de Venoy
Didier Roussel / Directeur départemental des territoires de l'Yonne (DDT89)
Michel Quinet / DREAL BFC / Chef du service transports-mobilités
Pascal Girard / DREAL BFC / Chef de service adjoint
Pierre Vedel / DREAL BFC / Chef de projet
Elodie Nicolardot / SNCF Réseau

Rédacteur du compte rendu : Pierre Vedel

Date du compte rendu : 29/03/18

Objets de la réunion :

- . Présentation au public du projet de suppression du passage à niveau (PN) n°19 de Jonches.
- . Échanges avec la salle pour recueillir les avis sur ces différents aménagements.

Participants : environ 200 personnes.

M. Bideau, maire de Monéteau, introduit la réunion en rappelant l'historique du projet.

Il revient sur l'accident de janvier 2018 qui a relancé le projet. Il précise qu'il n'est pas favorable au projet pour les raisons suivantes : la proximité du tracé avec les habitations de Monéteau, le risque de pollution de la zone de captage dans le cas d'un renversement de poids-lourds dans les carrefours giratoires proposés, les reports de trafic importants de la RN77 sur la RD84, soit 25 000 véhicules/jour dont 900 poids-lourds qui vont rendre les conditions de circulation extrêmement difficiles pour les habitants de Monéteau avec une seule entrée et sortie sur la plaine

des Isles.

Il indique qu'une lettre a été adressée au premier ministre et au ministre des transports par les élus pour demander que le projet de suppression du passage à niveau et de déviation associée soient repensés.

Michel Quinet, chef du service transports-mobilités de la DREAL, présente la maîtrise d'ouvrage et la représentante de SNCF Réseau. Il précise que la DREAL a pour mission de recueillir les remarques et avis du public au cours de la concertation au moyen des réunions publiques (la première a eu lieu à Laborde le 21 mars 2018) et des registres déposés en mairie et d'en établir un bilan qui sera rendu public.

À l'aide d'un diaporama (joint en annexe), Pascal Girard, chef de service adjoint de la DREAL, présente l'historique des accidents intervenus sur le PN à l'origine de son classement comme passage à niveau à supprimer et les différents travaux de sécurisation réalisés sur le PN, les différents **scénarios de déviation étudiés pour supprimer le PN**, leurs avantages et inconvénients puis l'analyse ayant conduit à la décision ministérielle du choix du tracé sur lequel porte la concertation (tracé 5).

La suite de la présentation porte sur la description et la comparaison de deux variantes du tracé 5 : une variante dite « routière » à deux giratoires, à une distance médiane entre Jonches et Monéteau, et une variante dite « urbaine » à trois giratoires consommant moins d'espace agricole mais plus proche de Monéteau.

Le planning prévisionnel est décrit : le début travaux est annoncé fin 2019.

Patrick Picard, premier maire adjoint de Monéteau : il explique sa préférence pour le tracé 1 et 2 et déplore la manière dont l'État a pris la décision sur le tracé 5.

Environ 25 interventions du public et 10 interventions des élus ont lieu au cours de la réunion.

- **Habitant de Monéteau (exploitant) :**

Je suis agriculteur et le projet coupe mon exploitation en deux. Monéteau n'a pas les problèmes rencontrés par les communes alentours mais avec le tracé 5 vous reporterez les dangers sur Monéteau.

L'État veut aujourd'hui des champs sans pesticides pour la qualité de l'eau mais celle-ci est menacée si un poids lourd se renverse demain sur la route à cause des giratoires. Où ira-t-on chercher l'eau ? Le tracé 5 est inacceptable.

- **Habitant de Monéteau :**

On nous impose 2 variantes, mais nous n'avons jamais été consultés sur le choix des 5 tracés initiaux. On nous demande notre avis aujourd'hui mais est-il réellement possible d'arrêter ce projet ? Les deux variantes du tracé 5 ne me satisfont pas car on ne prend pas en compte les

habitations de Monéteau même si vous parlez d'écrans acoustiques. Mais du côté des autoroutes où il y a des écrans, je ne suis pas sûr que les habitants soient satisfaits de ces protections.

Vous ne prenez pas en compte la perte du patrimoine immobilier que le projet impliquera sur Monéteau à cause des bassins, des phénomènes de ruissellement des eaux pluviales liés à la pente naturelle des terrains et les fossés non entretenus par la SNCF. La mairie de Monéteau et SNCF sont au courant puisqu'il y a un recours administratif qui est en cours depuis des années.

Vous nous dites que le tracé 1 n'est pas réalisable car le giratoire est trop près de l'échangeur existant qui est à 1800 m, mais vous nous proposez un tracé avec 3 giratoires sur 960 m.

De plus, avec 15 000 véhicules/jour de la RN77 ajoutés aux 12000 véhicules/jour de la RD84, nous aurons une saturation importante au giratoire existant RN6-RN77-RD84.

Les camions qui sortent des industries de la plaine des Isles seront obligés de faire demi-tour au giratoire plus au nord.

Le tracé 5 présente des pentes fortes avec des giratoires en extrémité, ce qui augmente les risques de renversement et de pollution en pleine zone de captation des eaux. Le tracé 5, c'est non.

- **Habitant de Monéteau :**

Il existe une route à Jonches passant sous la RN6. Une circulation alternée permettrait aux gens de Laborde de se rendre à Auxerre (NB : Il s'agit de la rue des Monts d'Or longeant la voie ferrée).

Réponse DREAL : Nous ne sommes pas à l'origine du choix des tracés initiaux mais en tant que techniciens nous pensons que le tracé 1 ne peut pas être présenté dans un dossier de demande d'utilité publique car ce tracé est plus cher et plus impactant sur l'environnement. Cela ne veut pas dire pour autant que le tracé 5 ne pose pas de problème.

On ne peut pas réaliser de giratoire proche d'un échangeur mais il est possible de mettre deux giratoires les uns à côté des autres.

En revanche, le projet de déviation a un impact positif sur la sécurité environnementale liée à l'eau. Aujourd'hui, le champ captant présent peut être pollué par un accident sur la RN77 mais le projet de déviation prévoit des récupérations de toutes les eaux de plateforme routière à l'aide d'un système d'assainissement : elles pourront être stockées dans des bassins avant rejet dans le milieu naturel.

- **Habitante de Monéteau :**

On n'a qu'à faire comme avant en termes de passage à niveau et laisser l'accès aux riverains.

Réponse DREAL : La probabilité d'un accident est inférieure mais le risque est toujours existant. Il reste toujours la question de responsabilité en cas d'accident. Nous ne pouvons pas maîtriser le passage dans Jonches.

- **Habitant de Laborde (agriculteur et maraîcher) :**

La décision du tracé 5 a été prise sans consulter les habitants des communes concernées. Vous qui n'habitez pas Laborde, Monéteau, Venoy, Jonches ou la Tour Coulon pour aller travailler, vous allez dépenser de l'argent public sans mesures. Les citoyens en ont assez d'être pris pour des vaches à lait. Vous organisez des réunions publiques pour nous demander notre avis, mais nous sommes persuadés que le tracé est déjà retenu. Je suis contre la suppression du passage à niveau car si on respecte le code de la route, il n'est pas plus dangereux qu'un autre. Est-ce que APRR ferme l'A6 parce qu'il y a des accidents sur l'A6 ?

Il doit bien exister des moyens moins coûteux qui permettent de sécuriser des passages à niveau en installant des feux tricolores ou des barrières complètes au lieu de feux qui clignotent quelques secondes avant la fermeture des barrières.

Réponse DREAL : Effectivement si le code de la route était respecté, vous convenez qu'il n'y aurait plus de problème de sécurité routière en France. Il est de la responsabilité de l'État de supprimer ce passage à niveau qui a conduit à des accidents, dont un mortel.

- **Habitant de Monéteau (ancien président de la fédération de pêche de l'Yonne) :**

Vous nous dites que le tracé 1 a été écarté à cause de problèmes environnementaux ; je souhaiterais connaître les contraintes environnementales des tracés 1 et 2.

Réponse DREAL : Le tracé 1 traverse l'espace naturel en tranchée, ce qui renchérit considérablement le projet et crée un important problème de gestion des écoulements des eaux naturelles.

- **M. Bideau :**

Je voudrais préciser à propos des écoulements des eaux qu'il y a des études en cours avec la ville de Monéteau et d'Auxerre pour prendre en compte toutes les eaux de ruissellement. Il est toujours possible de capter ces eaux à condition de mettre les moyens.

- **M. Bonnefond :**

Avec une route qu'on encaisse, on traite le bruit naturellement, c'est plus efficace qu'un écran antibruit et cela revient moins cher qu'une route en remblai pour l'élever. De plus, les poids lourds ne peuvent pas tomber en contrebas avec une route encaissée, donc sur cet aspect environnemental, je ne suis pas d'accord. Et pour compléter le débat, on va se retrouver avec 29 000 véhicules/jour sur la RD84 qui est bidirectionnelle et qui débouche sur un giratoire. Je ne sais pas comment ça peut passer.

- **Christian Morel, élu de Monéteau et maire délégué de Sougères-sur-Sinotte :**

Vous indiquez sur la deuxième page du diaporama l'accident du bus scolaire 2010. J'ai vu le chauffeur doubler cinq véhicules avant le passage à niveau, je ne pense pas que ce soit un comportement normal. Je trouve cela ahurissant qu'on prenne en compte un accident d'un conducteur qui ne respectait visiblement pas le code de la route pour lever autant de moyens pour la suppression du passage à niveau.

Le problème qu'il y a sur ce PN est certainement dû à un dysfonctionnement, car je me suis retrouvé deux fois avec la barrière qui tombe juste devant moi. Avant de dépenser des sommes énormes, peut-on avoir de vrais travaux de sécurisation ?

- **M. Bideau :**

J'ai demandé à la police municipale qu'elle contrôle les temps entre les fermetures des barrières et le passage du train. Cela peut varier entre 8 et 16 secondes.

- **Habitant de Monéteau (rue de saint Quentin) :**

Si je comprends bien, on ne nous donne le choix qu'entre les 2 variantes proposées et l'État a pris la décision pour le moment. Mais l'État, on peut le faire reculer. Il y a quelques exemples : l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ou les portiques écotaxe. Une décision prise par le gouvernement n'est pas immuable. Le tracé 1 enterré poserait beaucoup moins de problèmes pour les nuisances sonores. Avec le tracé 5 urbain, les habitants proches du giratoire du Grand Hémont seront à plaindre. Je déplore que le tracé 1 ne soit pas mis sur la table aujourd'hui.

- **Habitant de Monéteau (rue du Grand Hémont) :**

Je rejoins les propos dits précédemment et je voudrais faire part de mon ressenti. Je ressens un profond mépris dans la manière dont a été faite la concertation. Il y a des éléments présents dans le diaporama pour faire valoir un projet plutôt que l'autre sous des prétextes fallacieux. Le fait que le public n'ait pas été pas consulté pour l'ensemble des variantes de tracé me paraît aberrant d'autant plus que nos élus y étaient opposés. Cela mérite qu'on ait notre mot à dire également.

- **Christian Deuillet, conseiller municipal de Monéteau :**

Vous mettez en avant la sécurisation du PN et les accidents qui ont eu lieu. Mais avant que l'État engage 18 millions d'euros à cause de 3 accidents, avons-nous la certitude que les lignes de trains seront maintenues dans les prochaines années ?

Il a été dit que le PN est préoccupant depuis 2008 mais nous sommes en 2018. Quand il s'agit de quelque chose de réellement préoccupant, on agit plus vite.

Réponse DREAL : C'est un projet complexe car si une solution toute faite existait et qui allait à tout le monde, elle aurait déjà été réalisée. Il existe un programme national de suppression des

passages à niveau préoccupants avec une liste avec une cinquantaine de passages à niveau en France. Cette liste diminue avec les projets de suppression mais il y a malheureusement d'autres passages à niveau qui s'inscrivent dans cette liste avec l'apparition de nouveaux accidents. Il s'agit d'un projet 100 % État car la voie supportée est une route nationale. Cela répond à un programme spécifique qui n'est pas soumis aux mêmes contraintes budgétaires que les autres projets.

- **Habitant de Monéteau :**

Selon le sens du train, le temps d'abaissement des barrières n'est pas le même car les trains ne vont pas à la même vitesse. Côté sécurité, sur les passages à niveau en Russie, à chaque fois que les barrières se lèvent, un volet se lève sur la route et il n'y a pas de franchissement possible.

- **Habitant de Monéteau :**

La représentante de SNCF Réseau peut-elle nous indiquer si le PN18 sera fermé ou pas ? À la réunion précédente, la DREAL nous a dit qu'il ne serait pas fermé.

Réponse SNCF Réseau : Non il ne sera pas fermé, c'est une alternative qui a été évoquée. Une étude de faisabilité a été faite dans l'éventualité de suppression du PN18. Si le PN18 venait à être supprimé, il y aurait une concertation, une enquête publique et des réunions avec les élus.

Réponse habitant : Donc je m'adresse à la DREAL, si le PN18 ne ferme pas, la variante urbaine n'a pas lieu d'être là au milieu des maisons. Je ne suis pas favorable aux 2 variantes. Comment allez-vous aller traiter le bruit, si vous faites la variante urbaine, sur la portion parallèle à la voie ferrée lorsque les camions montent à 7 m en haut du pont ?

Réponse DREAL : Des écrans vont être placés jusqu'à 7 m de hauteur. Il y aura effectivement un fort impact visuel.

- **Habitante de Monéteau (avenue de Saint Quentin):**

Je trouve inconcevable de résoudre les problèmes des uns pour en créer chez les autres. Il faut résoudre les problèmes des uns sans impacter les autres.

Avec la variante urbaine, les usagers arrivant sur le deuxième rond-point vont s'apercevoir que celui de la RD84 bouchonne alors ils vont passer par l'avenue de Saint-Quentin. On aura donc beaucoup plus de trafic dans cette rue et alors, je dis attention à vos enfants, vos animaux et vos vies. On ne veut pas du tracé 5.

- **Habitant de Laborde :**

En refaisant un tableau de comparaison des variantes comme le vôtre en page 12 du diaporama, on n'arrive pas du tout aux mêmes conclusions concernant le tracé 1. Quand on intègre le coût cumulé des projets de déviation et de barreau, la sécurité en prenant en compte les courts-circuits possibles, les habitudes des gens et les risques environnementaux, on n'arrive pas du tout aux conclusions que vous nous présentez pour le tracé 5. Alors on n'est pas là pour critiquer une décision qui a eu lieu il y a 5 ans mais pour dire que si la décision, aujourd'hui avec la concertation publique, nous laisse penser que le tracé 1 est le meilleur et qu'il nécessite encore un peu d'études, alors prenons une décision ensemble parce qu'il s'avère peut-être que c'est le tracé à retenir.

- **Habitant de Monéteau :**

Quel serait le montant du traitement du PN19 ? Les problèmes viennent peut-être du matériel et ne se chiffrent pas en millions d'euros.

- **Habitant de Monéteau :**

Les barrières sont à ras de la voie ferrée. J'arrive au passage à niveau avec du stress. Si les feux clignotent, que j'ai une voiture derrière moi et que je pile, la voiture de derrière va me rentrer dedans et m'envoyer sur la voie. Si j'accélère pour passer, je serai flashé par les radars.

Pourquoi les barrières ne sont-elles pas reculées plus loin pour que l'ensemble soit plus sécurisant ? Je suis persuadé que lors de l'accident de janvier 2018, la dame a dû essayer de reculer et a tapé la barrière derrière elle.

- **Habitant de Monéteau :**

Pour vous prouver que vous orientez la décision du tracé urbain, vous nous avez dit que la possibilité de la suppression du PN18 a été étudiée, mais dans le tableau page 12 du diaporama, la couleur rouge est un trompe-l'œil pour faire dire que la variante routière est moins bien que la variante urbaine.

Réponse DREAL : Quand on évoque la possibilité de la suppression du PN18, il n'y a pas de commande sur ce sujet-là. Mais s'il arrive un accident sur ce passage à niveau, cela remettrait de la pression.

- **Patrick Picard, 1^{er} adjoint de Monéteau :**

J'aimerais revenir sur un point qui nous a le plus choqué au départ de ce projet en 2009. On s'était dit à l'époque que le tracé 5 ne pourrait jamais se faire car il passe en plein dans la zone de captage de la plaine des Isles. D'ailleurs, le préfet a pris des mesures drastiques pour les périmètres éloignés et rapprochés afin de sécuriser ces zones et aujourd'hui on va faire une route

dessus. Je demande à ce que le dossier loi sur l'eau soit fait concernant ce projet.

Réponse DREAL : Il n'est pas question de faire ce projet sans enquête d'utilité publique et sans enquêtes liées aux autorisations environnementales. Mais à chaque fois dans ces dossiers, il faut présenter des solutions comparatives. On arrive à faire des projets urbains qui traversent des champs captants.

- **Habitant de Monéteau :**

Il y a eu un reportage télé sur les murs anti-bruit avec Elise Lucet, ils montraient que cela paraissait bien sur le papier mais qu'en réalité les gens vivent un cauchemar. Ils ne peuvent plus vivre chez eux.

- **Habitant de Monéteau :**

Quelqu'un indiquait tout à l'heure que dans les pays de l'Est on pouvait arrêter les véhicules quand la barrière était fermée avec une trappe qui se soulève. J'en ai vu fonctionner en site sensible et je peux vous garantir que cela arrête un camion. Cela coûterait certainement moins cher qu'un projet routier de cette envergure.

Est-il possible d'avoir une carte faisant apparaître les zones de captages ? S'il y a un accident et que la nappe phréatique est touchée, où est-ce qu'on ira pomper l'eau pour alimenter les communes ? Une fois dans le sol, on met des mois voire des années à effacer la pollution.

Réponse DREAL : Le dossier loi sur l'eau précisera cela. Mais aujourd'hui la RN77 est plus dangereuse qu'avec le projet réalisé parce qu'il n'y a aucune protection. Le projet a un impact positif de ce point de vue. Comprenez aussi que les études ne sont pas encore poussées très loin. On est à un moment où on cherche à faire réagir les principaux concernés. Il se trouve que des riverains ont à subir les impacts négatifs de proximité mais l'intérêt collectif n'est jamais la somme des intérêts individuels.

- M. Bideau : Une décision a été prise par le ministère sans qu'on en soit averti. On n'a le choix qu'entre le tracé 5 et le tracé 5. On va faire comme pour Notre-Dame-des-Landes pour que ce projet passe à la trappe.

Réponse DREAL : La décision ministérielle n'est pas de travailler sur le tracé, mais bien de poursuivre les études et d'engager cette concertation.

- **Habitant de Monéteau :**

Monéteau a été averti il n'y a pas longtemps que le tracé 5 a été choisi. La ville d'Auxerre a été

prévenue quand ?

Réponse DREAL : Tous les élus ont été prévenus depuis 2011 et Monéteau s'est toujours opposé au tracé. La décision ministérielle de 2015 résulte du comité de pilotage qui s'est tenu localement sous l'égide du préfet de l'Yonne avec la présence de Monéteau.

- **M. Bonnefond :**

Il fait lecture du courrier du ministre de 2012 : « Ce dossier fait suite aux conclusions du comité local qui s'est réuni le 19 juillet 2011 et qui a conduit à écarter 2 des 3 variantes envisagées ». J'ai les comptes-rendus de ces réunions où les élus de Monéteau étaient présents et déjà contre le tracé 5 pour les mêmes raisons qui ont été évoquées ce soir. Nos avis n'ont donc pas été pris en compte.

Nous souhaitons revenir sur la variante 1 pour l'intérêt général car la RD84 va être surchargée et les usagers qui ne sont pas du département ne voudront pas venir.

- **M. Bideau :**

J'ai appris la décision du tracé 5 dans un article de presse du 6 décembre 2013. M. le Préfet m'a expliqué que la suppression du passage à niveau se fera dans tous les cas. Il faut attendre un accident en 2018 pour faire quelque chose et nous consulter alors que Monéteau n'a pas été contacté depuis 2013.

- **Habitant de Monéteau :**

Si on prenait le tracé 1, il se raccorderait sur la rocade. La rocade se raccrocherait sur la déviation sud et éviterait un transit qui n'a rien à faire sur Monéteau et Auxerre.

- **Habitante de Monéteau (avenue de Saint-Quentin) :**

Je disais tout à l'heure qu'avec le tracé urbain, il y aura des véhicules supplémentaires qui passeront par l'avenue de Saint-Quentin. Ces véhicules supplémentaires passeront donc certainement par le PN17 vers l'école qui est déjà très fréquenté. Il y aura là un réel danger. Que ferons-nous lorsqu'il y aura un accident ?

- **M. Bideau:**

- À ce sujet, j'ai fait en sorte avec M. le préfet qu'on puisse ouvrir des places de parking derrière l'école afin que personne ne reste coincé sur le PN17. La police municipale a pour instruction de verbaliser les gens qui stationneraient le long des bandes jaunes.

- **Habitant de Monéteau**

Il m'est arrivé une mésaventure sur le PN17. J'ai calé et heureusement que j'ai pu redémarrer sinon il y aurait eu 3 morts.

- **Habitant de Monéteau :**

Des suggestions intelligentes et intéressantes ont été dites ce soir, je remercie les élus d'être force de proposition et de défendre nos intérêts.

- **Habitant de Monéteau :**

Vous évoquiez une distance réglementaire entre échangeur et giratoire : pourriez-vous nous communiquer la distance ?

Réponse DREAL : De l'ordre d'1 km par rapport au pont et 750 m par rapport aux bretelles.

- **Habitant de Laborde**

Je remercie M. Bonnefond car il répond à nos questions et propose des projets à moindre coût.

- **Habitant de Laborde :**

Comment pouvons-nous vous aider messieurs les élus ?

Réponse élus : il y a des registres dans les mairies : n'hésitez pas à les remplir, nous pouvons mettre d'autres registres si les autres sont remplis. Si vous faites des pétitions, n'hésitez pas à me les donner.

- **Habitant de Monéteau**

J'ai quelques questions pour SNCF Réseau concernant les dysfonctionnements du PN : quelles autres possibilités ont-elles été étudiées avant de s'attaquer à des tracés qui coûtent très cher au contribuable ? Si vous avez une cellule recherche et développement, faites étudier à vos spécialistes la possibilité d'installer une trappe comme en Russie. Regardez ce qui se fait de bien ailleurs pour vous en inspirer.

Réponse SNCF Réseau :

Comme la DREAL l'a rappelé, il a été passé commande de deux études en 2009 : une étude d'amélioration et une étude de suppression. Dans l'étude d'amélioration, des travaux de sécurisation ont été faits entre 2009 et 2012 : la mise en place d'une zone à vitesse limitée à 30 km/h, les feux du PN sont équipés à diode pour être plus visibles et des radars de franchissement ont été installés.

Nous avons effectivement au niveau national une cellule recherche et développement pour répondre aux besoins de sécurisation des PN. Les propositions de cette cellule sont choisies par l'État, non par SNCF Réseau.

Suite à l'accident de 2018, il a été mis en place des dispositifs qui enregistrent toutes les séquences de fermeture du passage à niveau. Aujourd'hui toutes les remontées sur les dysfonctionnements sont croisées avec les données du boîtier d'enregistrement.

Les élus ont demandé l'installation de caméra de vidéosurveillance au niveau du PN pour enregistrer d'éventuels dysfonctionnements. Mais aujourd'hui il n'y a pas de dysfonctionnements relevés.

Les chiffres montrent qu'il y a 2 flashes par jour et 30 trains qui passent. On a quasiment 2 risques d'accident par jour.

Installer 4 demi-barrières ne résout pas le problème. La première barrière se ferme et ensuite la deuxième barrière se ferme. On a donc un risque d'enfermement et de passage en chicane.

M. Gendraud:

Je suis ici pour soutenir M. Bideau, avec qui je siège depuis 20 ans, et je salue son courage. Vous avez des élus de proximité qui écoutent et font preuve de bon sens. Ce projet est mal fait. Je voudrais également saluer le courage des représentants de la DREAL et de SNCF Réseau qui viennent vous affronter et qui ne sont pas les décideurs.

Aujourd'hui on vit dans un monde de réglementations et à un mètre près, un projet peut ne pas se faire.

Ce que je ne supporte pas, c'est qu'en tant que président du Département, on ne m'a pas consulté une seule fois. Je suis responsable de 5 800 km et le budget alloué au Département pour les routes il y a 20 ans était à 20 millions d'euros. Il est maintenant à 8 millions d'euros. Aujourd'hui on met 18 millions d'euros pour ce projet alors qu'il y a des endroits où il y a plus de morts dans le département et qui nécessiteraient d'être modifiés et financés.

J'entends dire que le Département serait mis à contribution pour financer ce projet de barreau. Je peux vous assurer que, tant que je serai président, je ne dépenserai pas un centime dans le projet.

Suite à une décision brutale du préfet et sous la pression médiatique, on nous présente aujourd'hui des solutions qui ne nous conviennent pas. Je demanderai au préfet de faire remonter les remarques de bon sens qu'il y a eu ce soir et de réfléchir sur cela. Pourquoi ne pas mettre de système comme dans les pays de l'Est ? Pourquoi ne pas mettre de feux tricolores au niveau du PN ? Pourquoi ne pas installer un giratoire à moins de distance que prévu dans les normes ?

Je vous promets que je vais adresser un courrier au préfet pour lui demander de laisser le temps au temps et de réfléchir au sujet. Il est vraiment irresponsable d'engager des sommes pareilles avec des nuisances sonores.

Michel Quinet : Nous sommes venus pour vous écouter et nous sommes conscients que nous n'avons pas apporté les réponses qui vous conviennent. Ce soir toutes vos remarques ont été notées et je vous invite à continuer de faire part de vos avis sur les registres.

M. Bideau ferme la séance en remerciant tout le monde et insiste sur la mobilisation de chacun pour aller écrire sur les registres dans les mairies.