

Etude d'impact

Présentation

Avant toute création d'infrastructure autoroutière, il est de bonne méthode d'en étudier les impacts sur l'environnement, le cadre de vie et le tissu social et économique concerné.

Impact : ce mot n'est pas neutre ; il résonne comme une menace, comme la certitude d'une transformation, et il implique la notion de « toucher ». En effet, tous les Neuvilleois, mais aussi nos voisins des communes situées sur l'éventuel tracé C1 dit historique de l'autoroute A 104, vont être « touchés » par ce projet. Nous serons touchés visuellement, tout d'abord, puis touchés par le bruit, touchés par la pollution, touchés dans la faune et la flore de notre campagne environnante, et son équilibre sera radicalement transformé, et probablement détruit à tout jamais.

A chaque minute, chaque heure, chaque jour, l'autoroute, si elle traverse Neuville sur Oise, traversera aussi nos maisons et nos esprits. Elle sera présente en permanence par les nuisances multiples qu'elle engendrera, et nous ne pourrons plus l'oublier. Il y aura un « avant » et un « après ».

Toutefois le débat ne fait que commencer. C'est la raison pour laquelle toute une équipe formée de Neuvilleois s'est regroupée autour de son Maire pour porter haut la voix de tous. Cette étude d'impact, par exemple, a été décidée en concertations avec : le Maire et le Conseil Municipal, bien sûr, mais aussi des représentants d'association de Neuvilleois contre le passage de l'autoroute sur notre commune, et des Neuvilleois sans étiquette qui se sont mobilisés pour réfléchir et réagir face au projet d'autoroute. Ils ont été nombreux à apporter leur contribution, leurs compétences et leur temps, qu'ils en soient ici remerciés.

Le débat, donc, commence. Nous souhaiterions développer ici quelques idées pré-alables à ce débat afin que la solution retenue soit la plus consensuelle possible :

1. La première condition, et la plus évidente, est que ce débat et la décision sur le tracé doivent se faire dans le respect du droit constitutionnel. Nous faisons particulièrement référence à la dernière modification de notre loi fondamentale, qui comprend désormais une Charte de l'environnement qui stipule que *« chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé »*.
2. Cet équilibre et ce respect sont aux yeux des Neuvilleois les points les plus importants. Il ressort de cette étude d'impact que leur village et leur cadre de vie seraient détériorés par le passage de l'autoroute sur leur commune, à divers titres, comme vous pourrez le lire en page 9 de ce dossier. Tout d'abord, cette autoroute serait visible depuis le village, puis le bruit serait constant (cf. pp. 13-18). Les habitants, dont bien sûr les 172 élèves de l'école communale seraient touchés par la pollution de façon dramatique (cf. pp. 19-24), et la faune et la flore seraient gravement mises en péril (cf. p. 11).

3. Ainsi, le choix doit être guidé par les objectifs de la Région Ile de France pour la protection de l'atmosphère et ceux du Conseil général du Val d'Oise en matière de bruit.
4. Il est important aussi que les décideurs prennent acte de l'urbanisation accrue de la zone d'étude. Au jour d'aujourd'hui, l'impact de certains tracés centraux sur les populations et leurs biens immobiliers, est sans commune mesure avec ce qu'il aurait été il y a 40 ans ou même 15 ans. A titre d'exemple, l'étude montre en page 43 que la valeur des biens immobiliers dans l'environnement proche de l'autoroute serait diminuée. C'est une réalité qui s'impose et qui invite à rechercher des solutions plus imaginatives.
5. Il est également de bon sens de ne pas confondre vitesse et précipitation : les tracés les plus rapides à exécuter ne sont pas forcément ceux qui correspondent le mieux aux besoins économiques exprimés et peuvent même être les plus coûteux.
6. D'un point de vue financier, il convient de rappeler que l'Etat vient de lancer une politique de stricte discipline budgétaire visant à réduire le déficit de la France en 5 ans et ainsi alléger l'énorme poids de sa dette. Inutile de rêver donc : l'heure n'est pas au grands projets pharaoniques. Tout semble indiquer que la solution se trouve désormais dans une meilleure utilisation des infrastructures existantes. Il est de surcroît, impensable, compte tenu de l'important trafic local que la Francilienne soit payante.
7. Il ressort d'ailleurs du dossier soumis au débat que les tracés de même couleur (comme par exemple le tracé rouge), quand ils sont pris de bout en bout, sont les plus coûteux et dépassent le milliard et demi d'Euros. La solution se trouve vraisemblablement dans les combinaisons de tronçons et d'axes existants, pour lesquelles on obtient toujours des montants inférieurs ou proches du milliard d'Euros. Ce chiffre semble indiquer d'ailleurs la limite au-delà de laquelle la dépense n'est plus justifiable auprès des contribuables/électeurs, qu'ils soient locaux ou nationaux.
8. Du point de vue économique enfin, le projet n'a de sens que s'il épouse au plus près les besoins et le développement des zones d'activités existantes et futures. A cet égard, il saute aux yeux, que le tronçon C1 du tracé rouge passant par Neuville sur Oise est le seul qui ne répond à aucun des besoins économiques exprimés et qui esquivé admirablement les zones d'activités qui souhaitent bénéficier d'un meilleur accès routier. Ainsi, le tronçon C1 :
 - ∞ n'aide en rien les usines Peugeot existantes à Poissy car il fait arriver l'autoroute par le mauvais côté de la Seine ;
 - ∞ et hypothèque à tout jamais un projet très porteur d'avenir : celui de la plateforme multimodale d'Achères qui offre aux marchandises un accès direct au cœur de Paris. Il convient de signaler que les meilleurs experts s'accordent à dire que le basculement vers l'utilisation accrue de moyens de transports électriques, en raison du prix et de la rareté du pétrole, s'opérera entre 2010 et 2020. Autrement dit, au moment de l'inauguration de cette autoroute. Négliger cette possibilité serait une faute en matière d'aménagement du territoire.

9. Enfin, à Neuville sur Oise, d'un point de vue technique, la construction de l'autoroute relèverait de l'équation impossible. En effet, elle devrait traverser une ligne SNCF de chemin de fer, le RER A, une départementale et enjambrer l'Oise sur à peine 1 kilomètre. Cela nécessiterait des tunnels très profonds et la reconstruction des ponts à des coûts dépassant la raison.
10. Au total, tout semble indiquer que le tracé rouge C1, dit « historique », n'est plus pertinent ; qu'il appartient donc bien à l'histoire et ne correspond plus aux exigences de l'avenir.

Tels sont les paramètres qu'il nous semble important de prendre en compte pour guider le débat et pour permettre l'émergence d'une solution satisfaisante pour tous. Dans tous les cas, c'est dans cet esprit que nous contribuerons à la discussion tant par le biais de ce dossier technique que par un « cahier d'acteur » dont nous souhaitons bénéficier.

Les Neuillois espèrent que la décision qui sera prise montrera que les grandes orientations politiques actuelles, heureusement inspirées par le souci de la préservation de l'environnement et la garantie du droit de chacun au respect de sa qualité de vie, ne sont pas de vaines paroles et permettent de concilier le souci de l'humain avec celui du développement économique pour lequel d'autres solutions de bons sens, plus appropriées, moins coûteuses et techniquement plus faciles à réaliser, sont possibles.

C'est pourquoi, ils demandent solennellement aux représentants de l'Etat de prendre en compte, avec le sérieux qu'exige le droit, les intérêts des citoyens concernés, l'environnement, et de dépasser les inerties de ce dossier pour trouver des solutions techniques, économiques et financières plus réalistes qui rendent cette autoroute utile au tissu économique et social.

Pour la Commission A 104,

Pour le Conseil Municipal,

M. le Maire de Neuville sur Oise

Jacques Feyte

Neuville sur Oise, le 03 avril 2006