

Discours du SPIM (Syndicat des Propriétaires de l'Île de Migneaux) lors de la réunion de clôture du Débat Public Francilienne, le 6 juillet 2006.

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs les membres de la Commission, Mesdames, Messieurs,

Lors de l'ouverture du débat public, le 8 mars dernier, nous avons rappelé que si les tracés « rouge » et « vert » avait été annulés avec sagesse par trois premiers ministres, au-delà de l'enjeu majeur de démocratie, c'était peut être tout simplement parce qu'ils n'étaient pas viables et constituaient un risque inacceptable pour les populations. Nous avons ré-exprimé notre opposition inébranlable à ce que nous considérons être une atteinte irréversible et irresponsable à l'environnement et à notre santé.

Et bien, aujourd'hui nous tenons à remercier la CPDP. Car les conclusions de ce débat marathon sont sans appel, et vont même, bien au-delà de ce que nous avons pu en percevoir.

D'abord les quelques idées reçues en faveur des tracés Rouge et Vert ou celles lancées comme des incantations pour tenter de disqualifier les tracés en forêt sont toutes tombées. Ces points, qui rétablissent la vérité, ont été soutenus ou reconnus par le maître d'ouvrage, et actés par la Commission :

1. NON : Le délai de réalisation technique des tracés Rouge et Vert ne serait pas plus court que pour les autres tracés, hormis le Noir.
2. NON : Le nombre d'individus impactés par les tracés dans une bande de 500 mètres ne serait plus de seulement quelques milliers. La réunion du 14 juin a porté ce chiffre à plus de 200.000, comme nous l'avions toujours soutenu.
3. NON : l'autoroute ne déchargerait pas les routes proches de la Francilienne. Le nombre de véhicules par jour sur les axes environnants, notamment la RN184, serait beaucoup plus important en 2020 avec l'autoroute qu'il ne l'est aujourd'hui. (+15.600 véhicules/jour au nord du pont de Conflans-Sainte-Honorine).
4. NON : le tracé S1 ne serait pas le plus performant. L'arrivée sur l'échangeur d'Orgeval constituerait une catastrophe prévisible en termes de trafic pour la A13 et toute la région. Et elle conduirait irrémédiablement à son élargissement à 2 x 3 voies à ciel ouvert, avec ses conséquences sur la forêt de Marly et sur le budget de l'Etat. Le tout, sans résoudre le problème des axes surchargés.
5. NON : l'autoroute ne créerait pas d'emplois. Pour les Yvelines, le bénéfice économique d'une autoroute n'a pas pu être démontré. Et la présence des principales zones économiques, toutes situées en Rive Gauche a même balayé toute opportunité de passage du tracé en Rive Droite. Seule sa capacité à déplacer des emplois a été reconnue.
6. NON : L'Etat ne peut plus tout se permettre en matière de saccage des derniers espaces verts urbains ; La promulgation, depuis 10 ans, de nombreuses Chartes et Lois sur l'environnement impose aujourd'hui des contraintes, garantes du développement durable, que l'on ne peut plus négliger.
7. NON : la mobilisation des populations ne s'est pas essoufflée ; La participation record de plus de 10.000 personnes à ce débat public en est la preuve évidente.
8. NON : l'impact d'un tunnel sous la forêt n'est pas significatif ; L'emprise d'un tunnel sur la forêt de Saint-Germain-en-Laye a été estimée, hors échangeurs, à environ ½ hectare, sur les 3540 hectares que compte sa surface totale. Une once de volonté politique suffirait à compenser 10 fois cette emprise en reboisant au Nord. Sans compter que l'APSO d'Orgeval a

proposé un tracé enterré qui se substituerait à la N184 et permettrait d'en reboiser toute la trace.

9. NON enfin : Les tracés Rouge et Vert ne sont pas les moins chers. L'Etat a chiffré les améliorations nécessaires au tracé Rouge pour protéger les populations à 3,3 milliards d'Euro. Et encore, ce chiffrage n'inclut même pas de sous-fluvial à Poissy. Alors, à combien se monterait l'addition finale de l'acceptable ?

Nous remercions la Commission d'avoir permis de reléguer ces arguments incantatoires aux poubelles de l'Histoire.

Oui le tracé Rouge est absurde pour toutes ces raisons. Et le tracé Vert l'est encore plus car aux incohérences du tracé Rouge, il ajoute la destruction des bords de Seine avec 3 passages du fleuve. En un mot : Pourquoi détruire un site quand on peut en détruire trois ?

Et à Poissy, le débat a également eu le mérite de nous permettre d'exposer la situation très particulière de notre ville.

D'abord, une autoroute pour quel besoin ?

Pour créer des emplois sur la ville ?

Ne croyez-vous pas, en prenant le recul nécessaire, que si une infrastructure de transport avait du être la clé de l'emploi pour Poissy, avec déjà 2 autoroutes, 2 routes nationales, le RER, le trafic Transilien SNCF, le trafic marchandises SNCF et le trafic fluvial, notre ville compterait depuis longtemps, à l'instar d'Issy-les-Moulineaux, plus d'emplois que d'habitants ?

Pour réaliser la déviation de Poissy ?

C'est encore un argument incantatoire. Non seulement l'autoroute apporterait 38.000.000 de véhicules supplémentaires par an mais les chiffres ont montré que les camions retirés de la RD153 seraient tous rejetés sur le pont de Poissy et que la baisse du nombre de véhicules particuliers sur cette même RD153 serait à peine perceptible.

Est-ce pour le Groupe PSA ?

Nous avons bien conscience des problématiques légitimes de cette grande entreprise moderne, moteur d'emplois pour la région. Bien sûr, des solutions doivent être trouvées. Mais elles ne peuvent en aucun cas passer par les tracés qui sont refusés en bloc par les populations. L'intégration harmonieuse de cette entreprise citoyenne dans sa région est une des clés de son image. Une solution concertée qui respecte ces 200.000 riverains est donc la seule issue possible.

Car les pisciacais n'accepteront jamais le tracé S1. Leur ville, exposée à ce tracé, cumulerait tous les paramètres de la catastrophe :

- La destruction visuelle d'une des plus belles courbes de la Seine avec un double viaduc à 6 voies de 40 m de large
- Le bruit incessant du trafic et des joints de pont
- Le danger pour les champs captant d'eau potable de la ville qui se trouvent à quelques mètres du tracé
- Le danger en cas de crue centennale avec l'édification de merlons à 90 ° du lit de la Seine (et cela, au mépris du Plan de Prévention des Risques d'Inondation)

- L'anéantissement irrémédiable d'un patrimoine précieux en milieu urbain, qui avait inspiré les plus grands peintres impressionnistes
- La destruction de zones environnementales et d'espèces protégées
- Le passage à moins de 50 mètres des premières habitations.
- Etc.

Mais surtout :

- La pollution atmosphérique de proximité record qui impacterait directement 13.500 résidents et scolaires et indirectement les 36.000 habitants de la ville. 105.000 véhicules par jour dont 8.000 camions devant gravir la plus forte côte de tous les tracés. Les gaz, rabattus sur la ville par les vents dominants, puis emprisonnés là par la cuvette et les couches d'inversion basses. L'impact sanitaire serait intolérable.

Car c'est bien de cela qu'il s'agit pour les pisciacais et plus généralement pour les 200.000 riverains sinistrés par ces tracés.

En l'absence d'étude d'impact sanitaire digne de ce nom dans le dossier, comme l'a montré la contre-expertise commandée par la mairie de Maurecourt, nous avons remis officiellement le 14 juin à la Commission, les originaux des études médicales nationales et internationales réalisées par les plus grands experts mondiaux. Ces études corroborent toutes l'exposé réalisé par le Dr CHIRON, expert auprès de la CPDP, lors de la réunion thématique « Pollution de l'air ».

Oui, ce point a bien été acté lors du débat : la pollution de proximité du trafic routier tue, chaque année en France, plus de 18.000 personnes. Au point que l'Etat envisage aujourd'hui d'humidifier le périphérique parisien pour tenter de retenir les particules fines et de réduire la pollution subie à proximité.

Et bien, nous, 200.000 riverains menacés par l'A104, considérons que toute nouvelle décision de l'Etat visant à construire une autoroute en zone urbanisée, qui ne puisse garantir la protection totale des populations, constituerait le nouveau grand scandale nationale de Santé Publique.

Depuis la séance d'ouverture du 8 mars dernier, la CPDP, par la voix de son président, nous a régulièrement rappelé la neutralité de sa mission et son indépendance. Nous attendons donc que la mission démocratique et l'indépendance de la CPDP s'exprime sans ambiguïté dans ce sens au travers des conclusions qu'elle s'apprête à transmettre au Ministre des Transports.

Nous sommes donc confiants.

Mais notre vigilance et notre détermination resteront infaillibles face à ce qui serait une atteinte inacceptable à notre vie, à nos familles, à notre santé. Nous utiliserions, sans hésiter, tous les moyens et recours juridiques à notre disposition. Et ce ne serait plus, alors, ni les analyses détournées ou évincées, ni le calcul politicien qui déterminerait la valeur technique et juridique des arguments avancés.

Il ne s'agit plus aujourd'hui d'invoquer le « principe de précaution », mais de le mettre en application. C'est le devoir de l'Etat vis-à-vis de ses populations, et la clé de la confiance que celles-ci doivent pouvoir lui accorder.

Je vous remercie