

Monsieur le Président de la Commission Particulière du Débat Public,
Mesdames, Messieurs les membres de la commission, Mesdames, Messieurs.
Nous allons aborder ici l'impact qu'auront sur la santé les projets qui nous sont
proposés.

Nous n'allons pas faire en quelques minutes une étude complète d'impact
sanitaire, nous n'aurions pas le temps...

Et je vous le dit tout de suite, ne cherchez pas dans le dossier du maître
d'ouvrage, ni d'ailleurs dans ses annexes, une véritable étude décrivant l'impact
sur les populations car il n'y en a pas.

Tout au plus vous trouverez le rapport d'étude volet air qui a été confié à la
société SCETAUROUTE, filiale à 100% de la société EGIS dont le métier est
lié aux infrastructures routières au travers de travaux d'ingénierie, de montage
de projets et d'exploitation des autoroutes.

Nous pouvons légitimement nous poser la question de savoir pourquoi il n'a
pas été fait appel à un des nombreux organismes ou sociétés entièrement
spécialisés dans le domaine de la santé ?

Il est important de savoir qu'une étude sanitaire doit permettre de décider quel
tracé retenir, ou au moins d'en écarter les plus dangereux. Et là, on peut
s'étonner de la réponse de la maîtrise d'ouvrage sur ce sujet puisqu'elle annonce
que l'étude sera menée lors de la déclaration d'intérêt public, c'est-à-dire lorsque
le tracé sera arrêté.

Avant de continuer, sachez qu'une réunion spécifique pollution atmosphérique
est organisée par la CPDP le 15 juin. Je souhaite d'ailleurs ici rappeler au
Président ainsi qu'aux membres de la commission que tout doit être mis en
œuvre pour que les populations et les élus soient pleinement informés de
l'impact d'un tel projet.

Dans un premier temps, je vous propose de faire un rapide tour d'horizon des
différents types de polluants générés par le trafic routier ainsi que leurs
conséquences sur l'organisme. Le but ici n'est pas de dénigrer l'automobile,
mais d'exposer une situation objective.

Nous allons nous intéresser à 3 principaux polluants, l'Ozone, le Dioxyde
d'azote et les particules.

- ∞ L'Ozone tout d'abord est une particule de gaz très réactive qui se forme
dans certaines conditions de température et d'ensoleillement à partir de
polluants primaires notamment issus de la combustion d'hydrocarbures.
Ce gaz est irritant pour les muqueuses oculaires et respiratoires et parce
qu'il pénètre facilement les voies respiratoires les plus fines, il altère la
fonction pulmonaire et accroît les symptômes respiratoires entraînant toux
et oppressions thoraciques. Une enquête menée dans la capitale de 1987 à

1992 révèle que le nombre de visites à domicile de SOS médecins pour maladies respiratoires augmente de 24% quand l'air parisien contient jusqu'à 103 microgrammes d'Ozone par m³ d'air

- ∞ Voyons maintenant le Dioxyde d'azote qui lui est un gaz irritant qui altère la fonction pulmonaire et accroît la réactivité bronchique, les symptômes et les infections respiratoires. Cela entraîne chez les enfants une augmentation de la sensibilité des bronches aux infections microbiennes et chez les asthmatiques, accroît la fréquence et la gravité des crises.
- ∞ Enfin, les particules, qui regroupent les poussières et les fumées noires et servent de vecteur à différentes substances toxiques voir cancérigènes ou mutagènes. Elles sont un sujet important de préoccupation. Plus ces particules sont fines, plus elles pénètrent facilement dans l'appareil respiratoire, par exemple les PM 2.5 qui mesurent 2.5 microns. Ces particules sont émises d'une part par la combustion des hydrocarbures et d'autre part par l'usure de la route, des pneus, des plaquettes de freins et par la remise en suspension. Selon la dernière étude du CITEPA à paraître, les usures et la remise en suspension représentent 53,4% de l'émission des PM 2.5, et malheureusement aucune baisse de ce type démissions n'est à prévoir d'ici 2020.

Voici maintenant les types de pollution auxquelles nous pouvons être exposés :
Il faut en cela distinguer la pollution de fond de la pollution de proximité.

- ∞ La pollution de fond, qui est une pollution diffuse, pratiquement la même dans toute la zone considérée. Ce n'est pas celle qui nous intéresse le plus en l'espèce.
- ∞ Nous allons nous intéresser plus particulièrement à la pollution de proximité, qui est la plus dangereuse. Le principe en est simple : si vous mettez votre nez dans le pot d'échappement d'une voiture dont le contact est allumé, je vous garanti que vous ne vivrez pas vieux. Si par contre vous vous éloignez de quelques mètres, la situation sera alors un peu plus confortable. Transposez cet exemple sur des personnes situées à proximité d'une autoroute générant un trafic de 105 000 véhicules/jour et vous aurez la problématique. Pour eux, je vous le dit tout de suite, inutile d'écouter à la radio l'indice de pollution donné par Airparif. Nous voyons ici les émissions polluantes constatées aux abords de l'autoroute (.....). Maintenant, ce qu'il est important de savoir, c'est combien de personnes sont exposées à de tels niveaux de pollution et donc à de tels risques : Les chiffres diffèrent, mais prenons juste les chiffres donnés par le maître d'ouvrage concernant le tracé rouge : 25 000 personnes seraient situées à moins de 300 m. de l'autoroute. Et encore ce chiffre ne tiens pas compte des habitations qui vont se construire d'ici 2020 en bordure du tracé, comme l'a été fait récemment le château de Migneaux dont les nouveaux habitants situés à moins de 100m du tracé rouge vont en prendre plein les

narines. Et enfin, ce comptage fait à partir de données INSEE ne tiens pas compte, dans les écoles et crèches proches des tracés, de nos enfants qui pourtant y passent 8 heures par jour et sont plus sensibles que tout autres à la pollution. Je tiens d'ailleurs à signaler au maître d'ouvrage que, sauf erreur de ma part, l'école de la Coudraie ne figure pas au titre des bâtiments à caractère sanitaire et social énumérées page 36 des annexes.

Alors, face à cela et pour toute réponse à nos inquiétudes, le maître d'ouvrage nous affirme que dans 14 ans, la part des émissions polluantes des véhicules sera négligeable et même que les personnes habitant à proximité des tracés proposés subiront moins de pollution qu'aujourd'hui. Il est vrai que les normes Européennes ainsi que les efforts des constructeurs automobiles alliés à l'amélioration des combustibles entraînent une baisse de la plupart des polluants, ce dont nous ne pouvons que nous réjouir.

Toutefois, aucune étude à l'heure actuelle ne peut prédire avec certitude quelles seront les émissions de polluants d'ici à 2020 avec un intervalle d'erreur satisfaisant. Trop d'inconnues entrent en compte dans ce calcul.

Apprenons un peu du passé : les moteurs polluent moins, mais en contrepartie on augmente de poids des véhicules, les climatisations se systématisent : voilà que cela engendre des pollutions supplémentaires. La deuxième limite que nous devons apporter à cette future baisse de la pollution est que certains polluants ne sont pas encore mesurés, tels les particules ultra fines, qui ne sont pas filtrées par les pots d'échappement actuels et pour lesquelles de nouvelles études sont en cours. Si ces polluants ne sont pas mesurés aujourd'hui, comment peut-on affirmer qu'ils n'auront aucun effet dommageable sur la santé ?

Enfin, et c'est le troisième point qui nous recommande d'être extrêmement prudent quand à la projection de pollution à l'horizon 2020, nous notons un phénomène de « déplacement » de la pollution, à savoir que lorsque d'anciens polluants disparaissent, de nouveaux réapparaissent, tels le platine, le palladium, le rhodium et l'osmium.

Sur l'éventualité d'une baisse sensible de la pollution, il conviens d'être circonspects, d'autant plus que la société SCETAUROUTE qui est en charge de cette étude a été incapable lors des réunions de préparation, de nous donner un intervalle d'erreur à ses projections, ce qui est pourtant le b.a-ba de toute étude scientifique.

En conclusion, il faut savoir que les études d'impact de pollution sur les populations proches des autoroutes sont récentes : les premières études épidémiologiques menées aux pays bas, aux USA et en Suisse datent de la fin des années 80. Comme il est nécessaire pour ce type d'étude d'avoir

un recul important pour recueillir et analyser les données sur plusieurs années, les résultats ne sont disponibles que depuis quelques temps. Elles prouvent de façon indiscutable l'impact de ce type de pollution sur la santé. Et ce type de dommage est très pernicieux car l'impact n'a pas lieu tout de suite : pas de mort brutale, rien de spectaculaire hormis des enfants asthmatiques (...), des cancers et des personnes âgées qui décèdent trop tôt.

Donc, s'il s'avère que le bouclage (et non le prolongement) de la Francilienne est nécessaire, dans l'état actuel des travaux scientifiques, il serait irresponsable de la faire passer près des habitations et des écoles. De la même façon qu'on ne construirait pas aujourd'hui un bâtiment isolé à l'amiante ou qu'il ne nous viendrait pas à l'esprit de pratiquer une transfusion avec du sang non préalablement chauffé, nous savons aujourd'hui que construire une autoroute en zone urbanisée est contraire à toute éthique et que le principe de précaution doit être appliqué.

Je vous remercie.