

Monsieur le Président
Mesdames, Messieurs les membres de la Commission
Madame, Monsieur les représentants de la DREIF
Mesdames et Messieurs les élus
Mesdames, Messieurs

INTRODUCTION

Madame Nicole MACAIRE présidente du collectif pour la protection des riverains de l'A104 POISSY, qui ne peut être présente parmi nous ce soir, m'a chargée de la représenter et de vous parler au nom du COPRA POISSY.

Le débat public engagé en ce moment, à l'allure soutenue d'un marathon, est une grande chance pour nous, simples citoyens. Il nous permet d'exprimer notre opinion sur le projet de prolongement de l'A104. Cependant, je nuancerai ce propos en deux points :

- Premièrement : le débat public est une grande chance **UNIQUEMENT** s'il aboutit à une solution propre à **SATISFAIRE LE PLUS GRAND NOMBRE** et s'il permet d'éviter nombre d'erreurs commises dans le passé, erreurs qui ont été **dénoncées** par la cour des comptes dans son rapport de 1999 sur la politique autoroutière française.
- Deuxièmement : ce débat suscite une interrogation quant à sa **NEUTRALITE** puisqu'il présente à nouveau, le tracé S1 – C1 –N1 dénommé « tracé rouge » comme le plus performant, **ALORS QUE** ce tracé, a **déjà été annulé** par trois premiers ministres.

Les conséquences **IRREVERSIBLES** de cette infrastructure autoroutière doivent faire réfléchir les différents acteurs qui en font la promotion. Il est important en effet, que chacun ait conscience que ce projet détruira **la santé, l'environnement et la qualité de vie de toute une population, et qu'une fois lancé, IL N'Y AURA PLUS AUCUN MOYEN DE REVENIR EN ARRIERE.**

Mon intervention comportera 5 parties :

- 1 - Les conséquences du projet pour POISSY
- 2 - Les problèmes techniques
- 3 - Les implications sur POISSY de problèmes plus généraux
- 4 - Nos remarques quant à l'opportunité du projet actuel
- 5 - Enfin nos propositions

1 - JE COMMENCERAI DONC PAR LES CONSEQUENCES DU PROJET POUR LA VILLE DE POISSY

Sur les 5 tracés présentés, 3 d'entre eux concernent directement notre commune. Le tracé bleu passerait à l'Est et au Sud de POISSY près des habitations, les tracés rouge et le vert enjambreraient la SEINE et passeraient en aérien au-dessus d'une zone complètement urbanisée.

Dans l'hypothèse des tracés rouge et vert, nous cumulerions à Poissy, les nuisances. A la fois la population et la nature seraient **complètement sinistrées** par le passage d'un immense double viaduc de 850m de long et de 40m de large, à 2 fois 3 voies de circulation, comparable à celui de Gennevilliers sur l'A15.

Pour nous rassurer, la Direction Régionale de l'Equipement nous promet un viaduc couvert. **Le dossier actuel ne donne pas de descriptif**. Il pourrait s'agir d'un viaduc comportant des parois latérales et un toit mais qui, **sur toute sa longueur, resterait ouvert sur les côtés** (pour laisser échapper les gaz toxiques et du bruit par la même occasion). Pour les habitants de l'Ile de Migneaux, il faut ajouter le bruit infernal d'effet de tambour des joints de chaussée au passage de chaque véhicule (105 000 par jour selon les chiffres de la DREIF). Vous prétendez Monsieur le Maire, je cite « que les techniques actuelles permettent la réalisation d'une autoroute à la fois bien insérée dans les sites traversés et parfaitement aménagée pour la **TRANQUILLITE** des riverains ». Appliquée au viaduc de l'Ile de Migneaux, cette assertion est totalement fautive et **IRRESPECTUEUSE** vis-à-vis **des habitants de votre commune** qui seront sous ce viaduc.

La vue en perspective sur l'une des plus belles courbes de la Seine aura disparu. Dans l'annexe du dossier du maître d'ouvrage sur les paysages, les espaces de bord de Seine à POISSY sont classés (je cite) en « **zone très sensible** » car « **paysage rare** » pour lesquels il est écrit : « passage non faisable **sans détruire le site...** ».

La superbe collégiale ne serait distante de l'ouvrage que d'à peine plus d'un 1 km à vol d'oiseau.

De même, il est illusoire d'imaginer que la pollution se concentrera seulement aux abords immédiats du viaduc, la ville de POISSY ayant une configuration en cuvette. Située sous les vents dominants d'Ouest, elle subira directement la pollution très toxique des 105000 véhicules attendus par jour (dioxydes d'azote, benzène, monoxyde de carbone, particules fines entre autres...).

La maison de l'Enfance, les écoles de l'abbaye, le lycée Le Corbusier, le parc Meissonier, la piscine municipale, le centre hospitalier, la maison de retraite de Villiers, le groupe scolaire Montaigne, le collège des Grands Champs, le groupe scolaire Ronsard, le groupe scolaire Pascal, le complexe sportif Marcel CERDAN mais aussi les quartiers de BEAUREGARD, de la COUDRAIE, de la rue de Migneaux, de l'Ile des Migneaux, et la liste n'est pas exhaustive..., seront **sinistrés** par la pollution sonore et atmosphérique et leurs **conséquences sanitaires graves** engendrées par ce viaduc. Je citerai également les habitations du Sud et de l'Est de POISSY, qui eux seraient impactés par le tracé bleu.

- Quant au problème du trafic dans notre ville, vous soutenez Monsieur le Maire, que le tracé rouge « miracle » situé en rive droite, va délester la circulation dans POISSY et notamment devant la collégiale. C'est inexact. Les poids lourds, pour desservir la plate-forme industrielle de PEUGEOT et le Technoparc qui sont en rive gauche, devront emprunter le pont de POISSY (déjà très encombré à toute heure de la journée). Comme le pont de Poissy sera complètement saturé, une partie du trafic continuera à traverser la ville et à passer devant la collégiale pour rejoindre l'échangeur d'ORGEVAL. A cela on peut ajouter le flux de circulation vers ou venant de MAISONS-LAFFITTE et de SARTROUVILLE qui continuera également à traverser POISSY pour les mêmes raisons.
- On entend également que l'A 104 va permettre de boucler la francilienne. C'est encore FAUX. Les 105 000 véhicules/jour de l'A 104 viendront se déverser sur l'A 13 en direction de ROCQUENCOURT et de l'A 12, lesquelles sont déjà saturées tous les jours. La DREIF a d'ailleurs précisé à plusieurs reprises qu'elle n'avait pas de baguette magique pour dissoudre les embouteillages de l'A 13 et de l'A 12.

2 – LE DEUXIEME POINT QUE JE TRAITERAI CONCERNE LES PROBLEMES TECHNIQUES POSES PAR LE PROJET A POISSY .

Il s'agit notamment de la prise en compte d'enjeux majeurs relatifs à la loi sur l'eau relevés dans le document annexe du maître d'ouvrage « étude sur l'eau » :

1^{er} enjeu : la protection et la pérennisation des ressources en eau potable :

Le captage d'eau de la Lyonnaise à Poissy je cite :

« est directement menacé par le tracé en déblais, en souterrain ou en surface »
mais encore : « la configuration en viaduc demande à être étudiée... ainsi, à l'intérieur du périmètre de protection rapprochée du captage, les prescriptions sont prises au cas par cas mais généralement les interdits peuvent entraîner **l'impossibilité de faire passer une infrastructure** ».

Cela signifie que les fondations sur pieux du viaduc risqueront, au même titre qu'un passage en souterrain, de **TUER LES Puits DE CAPTAGE QUI ALIMENTENT POISSY ET LA REGION EN EAU POTABLE.**

2^{ème} enjeu : le risque d'inondation des riverains :

Je cite toujours :

« Ainsi, le projet **ne devra pas être implanté** (sous forme de remblai, de digues, ...) dans le lit majeur des rivières, afin de respecter l'évolution naturelle des cours d'eau et ne pas faire obstacle aux écoulements, notamment en période de crue ».

Il n'apparaît donc pas imaginable d'édifier **des merlons** (comme indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage) au nord de l'étang de la Galiotte dans la zone d'expansion des crues, **en plein dans le lit majeur du fleuve.**

3^{ème} enjeu : la préservation des potentialités biologiques du milieu et la reconquête des milieux déjà fortement modifiés par la présence de l'homme et de ses activités.

Il n'est pas sérieux de traverser l'étang de la Galiotte classé en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique et dont il faut absolument préserver le milieu.

Conclusion : la réalisation du viaduc au-dessus de l'île de Migneaux ainsi que le passage sous la rue de Migneaux impose de telles contraintes qu'il n'apparaît pas possible de respecter les prescriptions de la loi sur l'eau.

Ce tracé, en totale contradiction avec cette loi doit donc être abandonné.

3 – MON TROISIEME POINT ABORDERA LES IMPLICATIONS A POISSY DE PROBLEMES PLUS GENERAUX

- La communauté scientifique a reconnu ces dernières années que l'augmentation de la concentration des gaz à effet de serre, a pour conséquence directe le dérèglement du climat. Le risque de connaître des précipitations plus importantes et plus violentes dans les années à venir ne peut être écarté et pourrait avoir comme conséquence la montée du niveau des crues de la Seine. Chacun peut imaginer les dégâts dans la vallée de la Seine au vu de ce qui arrive en ce moment dans la vallée du Danube en Europe de l'Est. D'ailleurs, la préfecture de police de PARIS a activé depuis 2001 le Plan POSEIDON ou plan de secours spécialisé inondations en prévision d'une crue possible de l'ampleur de celle de 1910. Le principe de précaution doit ici s'appliquer. Il est surprenant que le dossier technique ne fasse pas mention du plan de prévention des risques d'inondation.

Nous rappelons encore l'absolue nécessité **de respecter les zones d'expansion des crues** sous peine de catastrophes futures envisageables pour lesquelles POISSY serait au premier plan de par sa situation géographique.

4 – MA QUATRIEME PARTIE CONCERNE NOS REMARQUES SUR L'OPPORTUNITE DU PROJET

Qui peut affirmer que les schémas et les modèles présentés aujourd'hui, qui ne sont que projections, sont pertinents et qu'ils définissent parfaitement la situation du trafic routier en 2020 au moment où (si elle était réalisée, cette autoroute serait mise en service). La DREIF admet un taux d'erreur de plus de 25%. De plus, des paramètres comme **le coût du pétrole, la concurrence internationale des pays émergents entre autres peuvent changer complètement les modèles économiques du développement régional.**

En outre, la croissance de la population en Ile de France d'ici à 2020 selon l'hypothèse retenue est en moyenne de 0,2% par an. La justification pour la réalisation d'une autoroute en zone urbanisée ne saute pas aux yeux sauf à **quelques élus locaux qui souhaitent rejeter au plan national la question de l'amélioration de la voirie locale qui leur incombe.**

Des solutions alternatives à cette autoroute, plus rapides à mettre en œuvre et à coût moins prohibitif peuvent être envisagées pour résoudre les **problèmes actuels de circulation dans la zone concernée par le projet**. Elles sont connues.

5 – ENFIN J'ABORDERAI NOS PROPOSITIONS :

Ne cherchons pas la symbiose entre desserte locale et grands projets. Ne mélangeons pas les besoins locaux avec les exigences de trafic national voire international.

Organisons une concertation de tous les acteurs (ce qui, de façon inexplicable, ne s'est jamais fait jusqu'à maintenant) pour avancer sur les 2 sujets en parallèle :

1^{er} sujet : réalisons les aménagements dont a besoin la voirie locale de façon à fluidifier le trafic sans attendre 2020 : par exemple, une réelle déviation de Poissy qui contribuerait simultanément au désenclavement de la boucle de Chanteloup et une modernisation de la RN 184.

2^{ème} sujet : Etudions sur une zone s'étendant dans un rayon plus important autour de Paris et au-delà des zones urbanisées comment écouler le trafic de transit de la 3^{ème} rocade avec un véritable tracé de contournement et **non un cul-de-sac à Orgeval**.

6 – POUR CONCLURE

Nous affirmons qu'un développement harmonieux et durable ne peut se concevoir sans une prise de conscience globale sur la façon de concilier **économie et qualité de vie**. Une réelle demande, depuis quelques années, émane des citoyens de ce pays de pouvoir bénéficier d'une qualité de vie dans un environnement sain. C'est un élément qui a été corroboré par la Charte de l'Environnement et **qui se doit d'être intégré dans les décisions prises au plus haut niveau de l'Etat**. Le projet de réalisation d'une infrastructure autoroutière en zone urbanisée arrive trop tard, sur des emprises datant de 40 ans. Pour ce qui concerne POISSY, ce projet n'est pas adapté à la situation. En effet, il ne respectera ni la loi sur l'eau, ni les niveaux de pollution admissibles, ni le maintien des ZNIEFF entre autres. **Nous ne l'accepterons pas.**

Nous gardons cependant espoir que la raison l'emportera et que ce débat public prendra tout son sens. Nous souhaitons que les membres de la commission nous entendent. Nous espérons que la DREIF intégrera nos analyses pour tirer les conclusions qui s'imposent dans le but de servir l'intérêt de tous. Il faut cesser d'en faire « une affaire politique ». Depuis des années, je cite la Cour des comptes « Les schémas directeurs routiers ne se sont pas inscrits dans une politique globale des transports ». Ils n'ont été « **qu'une réponse empirique aux demandes des élus** ».

Pour ce qui nous concerne, membres du COPRA, nous sommes déterminés et nous agissons sans relâche par tous les moyens à notre disposition pour que ne soit pas commis l'irréparable.

Notre environnement et notre qualité de vie n'ont pas de prix, il s'agit de notre avenir et de celui de nos enfants.

Je vous remercie de votre attention