

Dr Christiane H. Schmitz
43, rue du Général de Gaulle
78300 Poissy

Monsieur Le Président,
Mesdames et Messieurs les Membres de la Commission nationale du débat public,

Quand on passe en revue les contributions tant des adversaires que des défenseurs du projet du bouclage de la Francilienne, il en ressort un dénominateur commun, un intérêt partagé : réduire et résoudre les problèmes liés au trafic - sursollicitations, embouteillages, bruit et pollution.

Le tout est de savoir comment cet objectif peut être atteint d'une façon satisfaisante et socialement acceptable.

Les uns croient pouvoir remédier aux problèmes en construisant de nouvelles structures autoroutières, les autres sont convaincus que de telles structures sont précisément la *cause* des problèmes rencontrés et ne vont que renforcer et réitérer le mal à la place de pouvoir le résoudre.

La discussion détaillée du dossier présenté par le maître d'ouvrage a relevé un nombre important de manquements inquiétants :

1. Sur le plan technique, il a été démontré que les scénarii proposés sont dans la plupart des cas inadaptés pour répondre aux exigences concrètes de l'amélioration de la circulation locale, et qu'ils n'apparaissent donc pas conformes au but visé. Tous ces scénarii souffrent en outre d'une contradiction sérieuse : aucune réponse n'a pu être donnée à la question de savoir comment le nouveau trafic va pouvoir être absorbé à son arrivée sur l'A13 déjà saturée. Si on tient à l'idée d'un contournement de Paris - la vocation première de la Francilienne - il semble incohérent de l'arrêter à Orgeval, à 3 km de l'A86, et de vouloir forcer son passage à travers une région urbanisée.

Certains tracés comportent en plus des risques majeurs (construction en zone inondable, terrain accidenté, danger de crues, construction en zone de captage d'eau potable etc.) pour lesquels aucune amélioration satisfaisante n'a pu être avancée.

2. En ce qui concerne l'évaluation des scénarii sur le plan socio-économique, les bilans proposés manquent de transparence et donc de crédibilité, car aucun critère concret concernant leur établissement n'a été précisé. De plus - et ceci constitue un manquement inacceptable - il a été reconnu que ces bilans ne tiennent pas compte des coûts engendrés par l'impact de l'autoroute sur l'environnement et la santé. En conséquence, ces bilans ne peuvent pas prétendre à être valides et ne peuvent donc pas être considérés comme une base suffisamment valable pour appuyer une décision ministérielle.

3. Sur le plan financier, aucun tableau synthétique fournissant une analyse financière complète - précisant les coûts d'investissement, les coûts d'entretien, les retours anticipés, une évaluation financière des risques évoqués etc. - n'a été fourni pour chaque option étudiée. Ceci constitue un autre manquement important au dossier.

Il reste donc que l'aveu du maître d'ouvrage que ce projet ne sera pas rentable et aura besoin de subventions importantes pour sa réalisation : un aveu inquiétant en vue du déficit budgétaire actuel de la France.

4. Sur le plan des questions primordiales de santé et d'impact sur l'environnement, le dossier contient quelques informations partielles concernant la pollution, mais il ne fournit pas d'étude approfondie sur les effets sur la santé. Ceci désigne également un manquement

notable. Il est tout aussi grave que les options proposées ne soient pas conformes aux normes et seuils de pollution fixés par la législation française et européenne et ne peuvent donc pas être considérés comme légaux.

5. Il est plus préoccupant encore que la raison d'être profonde du projet repose sur des prévisions, basées sur un modèle de la DREIF, effectuant une simulation du trafic à l'heure de pointe (ce qui ne peut déjà pas prétendre à être représentatif du trafic moyen sur l'autoroute, qui devrait pourtant être la base de ces considérations), qui prévoit une augmentation importante du trafic d'ici 2020.

Mais cela ne tient pas compte de deux facteurs cruciaux:

- d'une part de l'évolution des contraintes financières au trafic routier : si l'on croit les experts de l'Institut français du pétrole, 2020 - date prévue pour la mise en service de la A 104 - est la date à laquelle la raréfaction du pétrole va avoir triplé le prix du pétrole, qui ne va cesser d'augmenter jusqu'à son épuisement définitif, prévu entre 2040 et 2050 (ces chiffres paraissent d'ailleurs largement sous-estimés à la vue des évolutions récentes, car depuis 2005 le prix du baril de pétrole a déjà plus que doublé)

- d'autre part de l'évolution démographique : la baisse importante de la natalité en France, qui provoque déjà des graves inquiétudes au sujet du financement des retraites, affectera tout autant le volume du trafic, de l'achat et de l'utilisation de l'automobile.

Compte tenu de ces deux tendances aux conséquences inéluctables, les prévisions avancées par le maître d'ouvrage ne paraissent pas seulement exagérément optimistes, mais indéfendables.

Etant donné que ces prévisions constitue la base même du projet de construction de l'A104, il paraît éminemment difficile de vouloir continuer à le soutenir.

Afin d'apporter des solutions aux impasses de la circulation locale, il serait opportun d'opter plutôt pour des stratégies novatrices, d'appliquer des mesures locales légères et intelligentes, bien intégrables et socialement acceptables, faites sur mesure, en s'inspirant par exemple de l'excellente contribution de Monsieur Pierre Jouatte, ou des multiples suggestions des associations qui se sont constituées autour du débat (favoriser le transport commun, fluvial et ferroviaire, covoiturage, circulation alternante comme à Rome, etc.).

Mais il est certain que la solution ne peut pas être une infrastructure autoroutière nouvelle qui serait mille fois plus dévastateur que les nuisances qu'elle essaie de solutionner, qui met en péril l'équilibre de toute une région en terme de pollution, de risque pour la santé, de destruction irréversible du patrimoine et des trésors naturels.

Face à un projet dont la viabilité financière est incertaine, qui ne répond pas au but énoncé, qui comporte de sérieuses lacunes techniques, qui ne tient pas compte des impacts graves sur la santé des riverains, qui compromet le respect de la législation française et européenne, qui est rejeté massivement par les populations et dont l'utilité future est plus que contestable, la responsabilité de la CNDP est grande.

Ce précieux nouvel outil démocratique a été créé pour combler la distance entre les réalités du terrain et les décisions ministérielles.

Je fais entièrement confiance aux membres de la Commission afin de tenir compte de ces objections et inquiétudes.

Dr Christiane H. Schmitz
43, rue du Général de Gaulle
78300 Poissy