

Hervé Gioux
20, rue Camille-Claudé
78955 Carrières-sous-Poissy
06 77 78 64 46
herve.gioux@wanadoo.fr

Jeudi 22 juin

Monsieur le Président

J'ai bien reçu votre courrier du 14 courant en réponse à une de mes questions posée via votre site Internet, et je vous en remercie.

Une première remarque : vu les délais de réponse de la Maîtrise d'Ouvrage, j'ai bien peur que la plupart des questions restent sans réponse au moment de la clôture du débat, et donc ne soient pas prises en compte dans ce même débat.

Une deuxième remarque concerne la réponse proprement dite, réponse « toute faite » qui montre bien que la Maîtrise d'Ouvrage (la MO) n'écoute pas, ne veut rien entendre et campe sur dogmatisme suranné.

Je note toutefois le point suivant : « ... les couvertures sont donc réalisées en fonction de ce qu'elles apportent REELLEMENT aux riverains » (sic !!!).

Je prends donc le parti de vous écrire directement, et plus complètement, pour vous faire part de mes réflexions sur le projet de tracé **ROUGE**.

Ce tracé a l'immense privilège d'être considéré comme « historique » ; en effet, il n'a quasiment pas varié d'un iota depuis quarante ans alors que tous les autres éléments d'urbanisations ont évolué, ce qui fait que ce tracé passerait maintenant dans une zone où vivent plus de 200.000 personnes avec écoles et complexes sportifs.

Il est regrettable que le dogmatisme bureaucratique de la MO reste entier et ne veuille pas tenir compte de ces éléments, tout en nous servant des éléments d'étude incomplets voire à la limite de l'exactitude (cf mes messages précédents postés sur votre site Internet)!

Je souhaite aborder les points suivants :

1/ Coût

Selon les études présentées, ce tracé ROUGE est le moins cher et donc produit bien entendu le meilleur retour sur investissement.

C'est évident ! Mais dans quelles conditions en arrive t-on à cela ?

Tout le passage dans la plaine de Carrières s/s Poissy se fait en aérien, avec un simple merlon, à environ 250 mètres à l'ouest - et donc sous les vents

dominants- de nombreux habitants, sportifs et élèves scolarisés.

D'après les informations communiquées lors d'une précédente réunion à Cergy : 35 M€ le kilomètre contre environ 6 fois plus dans le cas d'un tunnel, et 5 fois plus pour une tranchée couverte !!

A ce sujet, il est quand même surprenant que la MO envisage un tracé BLEU, en grande partie en souterrain sous une « simple » forêt, alors qu'une « simple » population de plusieurs dizaines de milliers d'habitants est moins bien traitée !!

En chiffre :

S2 = 10 KM = 1500 M EUR sous la forêt

S1 = 6 KM = 400 MEUR dans l'état actuel ... et un supplément de 450 MEUR si l'on couvrait la partie la plus au nord du tronçon S1 (environ 3 KM entre la jonction avec C1 et le raccordement avec la partie déjà prévue en tranchée couverte au croisement avec la RD190).

Cela bien sûr ne résout pas l'aberration du passage en aérien sur l'île des Mignaux ; ni celle de la bretelle à la sortie du pont de Poissy !

Mais si l'on reprend ce raisonnement étape par étape tout au long du tracé ROUGE, on arrive à un total équivalent, si ce n'est supérieur, à celui de tracé BLEU ... et le retour sur investissement n'est plus du tout le même que celui qu'on veut nous imposer !

En reprenant les données fournies par la MO dans les estimations de « variantes », on peut aisément et malheureusement se rendre compte que ces variantes sont très ciblées et loin d'être exhaustives avec, en particulier, **aucun élément d'amélioration du tronçon S1 !**

La MO évalue certaines améliorations telles que N2 : préservation de carrières à Herblay, N2 : franchissement de la seine en tunnel (280 M€), N2 : préservation ZAI d'Achères ... certes non contestables, **mais certainement pas plus importantes que la préservation des riverains de la portion S1 !!!**

J'insiste sur la portion S1 car c'est celle qui m'intéresse directement ; mais mes commentaires sont bien entendu valables pour tous les autres tronçons car il n'est pas question de se cantonner à une position du style : améliorations pour mon tracé, ou alors faire passer chez les autres !

La seule position défendable est celle qui consiste à préserver l'ensemble des riverains par un passage totalement en souterrain.

Et alors là on se rend compte que tous les tracés - à part le VIOLET - seront sensiblement au même coût ; le choix se ferait donc sur des critères beaucoup plus objectifs.

A ce sujet aussi, il est surprenant que la MO insiste (cf la réponse qu'elle m'a faite) sur les problèmes de sécurité liés aux tunnels et autres voies souterraines ; d'une part elle prévoit 10 KM en S2 et d'autre part la prolongation de l'A86 à Rueil de fait bien de cette manière.

2/ Tracés

Quelques commentaires sur le sujet :

- si le but de cette nouvelle autoroute a une vocation internationale de désengorgement de la région nord de Paris, vers le sud et l'ouest, il est incontestable qu'un tracé VIOLET ou similaire est à privilégier.
Mais cela veut dire qu'il faut **enfin savoir quelle est la vocation de cet ensemble**. Ce qui n'est pas le cas jusqu'à présent.
- si le but de cette nouvelle autoroute a pour vocation **en final** de relier Pontoise à St Quentin, il est tout bonnement stupide de ne pas prévoir dès à présent cette prolongation ! Un certain nombre d'élus ont insisté sur ce point.
- Tracé ROUGE dans sa portion S1 : je note, quand même avec une certaine satisfaction, qu'une de mes propositions faite précédemment n'était pas si « incohérente » que cela : il a été annoncé à la réunion du 19/6 que le tracé S1 pourrait être déplacé à l'ouest, c'est à dire plus en bordure de la RD190, pour éviter le plus possible les zones urbanisées. C'est un début.
- lors de la dernière réunion du 19/6, des tracés alternatifs ont été proposés, certains plus avancés que d'autres.
Ils méritent d'être étudiés.
Je ne vois pas pourquoi quelques élus (certes très « présents » et bruyamment supportés par leurs administrés) se refusant à tout passage dans leur commune, refusent d'entrée de jeu un tracé BLANC, alors que ce même tracé passe dans des zones faiblement habitées.
Encore une fois, vaut-il mieux préserver l'environnement (même si c'est important) ou bien les populations ?
- enfin : dans tous les cas de figure, le raccordement des tracés ROUGE, VERT, ... à Orgeval, sera une véritable catastrophe ; comment ne pas imaginer les conséquences d'un apport de 150.000 véhicules par jour ?

3/ Pollution

et plus particulièrement nuisances sonores, car la pollution par gaz d'échappements sera bien évidemment néfaste sur le plan sanitaire.

En effet, on peut imaginer sans peine qu'une autoroute absorbant 150.000 véhicules par jour et passant à moins de 300 mètres de centres de vie, et qui plus est sous le vent, aura des répercussions énormes et à long terme sur la santé des riverains et de l'environnement.

Qu'en serait-il du devoir de précaution que nos hommes politiques doivent garder à l'esprit ? A ce sujet, il est réconfortant que la justice soit saisie ENFIN dans l'affaire de la pollution faisant suite à l'explosion de Tchernobyl, affaire qui est restée « couverte » pendant 20 ans !

En ce qui concerne le bruit, dans un message précédent envoyé sur votre site de la CPDP, j'essayais de savoir où avaient été placés les capteurs pour l'étude faite par la MO.

Je pense avoir trouvé ! 2 capteurs sur la RD 190, emplacements plutôt saugrenus car placés dans un environnement déjà bruyant et où le tracé S1 serait dans une portion enterrée.

Il n'est pas surprenant que dans ces conditions la MO nous annonce que la nuisance sonore de l'A104 serait négligeable !!!

Plus pragmatiquement, je me suis procuré un sonomètre que j'ai installé dans mon jardin ; **et là le verdict est sans appel : environ 40 - 43 dbA** (et même parfois en dessous de 40dbA) de bruit de fond en prenant en compte la circulation de la RD190 et le bruit produit par la centrale Azalys !

Alors quand la MO nous parle de normes à 60 dbA, je trouve que cela indispose !

Des experts indépendants nous ont expliqué qu'au dessus de 45 dbA on observait des troubles du sommeil et du comportement et que les élèves avaient du mal à se concentrer et à apprendre. Là aussi, quid pour le long terme et la responsabilité des hommes politiques ?

60 dbA : c'est tout bonnement insupportable ! Ce week-end, un de mes voisins s'est mis à utiliser une meuleuse dans son jardin. Il était 13 h, nous déjeunions sur notre terrasse, j'ai branché mon sonomètre.

Résultat : 60 dbA ! Insupportable ! Nous avons terminé de déjeuner à l'intérieur après avoir fermé les fenêtres !

Si le but recherché est de faire fuir tous les riverains qui ont décidé de vivre en pavillon dans cette région, cela sera efficace. Mais qu'en sera t-il de la région après cela ?

Je n'ai ni moyen ni compétence pour prendre position sur la nécessité/opportunité de cette A104 ... **et je ne sais pas si les débats publics auront objectivement permis de le savoir.**

En revanche, ce qui me semble ABSOLUMENT indispensable, c'est que les pouvoirs publics tiennent aussi compte des populations et de leur environnement, de leur santé et de leur confort de vie.

A quoi cela servirait-il de vouloir développer l'économie de la région, alors que les personnes qui y habitent y perdent leur santé (coût indirect important pour la Nation et la Sécurité Sociale) et voient leur patrimoine immobilier fondre ?

A quoi cela servirait-il de ne pas retenir le tracé BLEU sous prétexte de préserver la forêt, alors qu'en faisant le tracé ROUGE il n'y aura bientôt plus personne pour profiter d'une forêt préservée ?

Cela dit, les différentes réunions sous votre égide ont au moins révélé des

points importants qui, je l'espère, seront actés clairement dans votre rapport :

- opposition claire, générale et globale de TOUS les riverains quant aux tracés proposés (et plus particulièrement le ROUGE), dans les conditions actuelles
- tous les tracés nécessiteront le même délai ; il est donc faux de continuer à répandre l'information (comme c'est le cas à St Germain) sur le fait que le tracé ROUGE serait le plus court en temps
- il n'est pas question de faire un péage ; ce sera donc une autoroute « nationale » financée par les contribuables
- raccorder l'A104 à Orgeval ne fera que « déplacer » le bouchon, et cela c'est un expert international qui le dit
- le dossier et les explications complémentaires fournis par la MO n'apportent pas CLAIREMENT la preuve de l'opportunité de cette A104, d'autant qu'il existe des solutions palliatives quant au désengorgement de la région.

J'ose espérer que l'ensemble de la Commission et des ses membres saura se montrer d'une indépendance IRREPROCHABLE, en faisant fi des agitateurs bruyants et non constructifs qui ont aussi troublé certains intervenants, et surtout en étant insensible à d'éventuelles pressions politiques qui pourraient se présenter.

J'ose aussi espérer que ce Débat Public n'aura pas été un cache misère destiné à n'être que poudre aux yeux pour mieux faire passer la pilule sous une forme soit disant démocratique. En un mot, j'ose espérer que l'argent dépensé tout au long de ce projet servira utilement à autre chose que nous prendre, nous les habitants de ces régions potentiellement touchées, pour des « billes » !

Enfin, j'ose espérer que ces réunions auront permis à la Commission de se rendre compte de toute l'aberration de vouloir faire passer une autoroute en zone urbanisée... et que la Commission saura être convaincante auprès des autorités ministérielles compétentes.

Je vous en remercie par avance et, dans cet espoir, je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Hervé Gioux