

Andrésy, le 7 juillet 2006.

Intervention *Andrésy Qualité Pour Tous*
prévue pour la réunion de synthèse de 6 juillet



Monsieur le Président, Mesdames & Messieurs,

Andrésy qualité Pour Tous est une association indépendante de toute mouvance politique qui défend et protège le cadre de vie des habitants d'Andrésy.

Nous avons participé à toutes les réunions de proximité et thématiques.

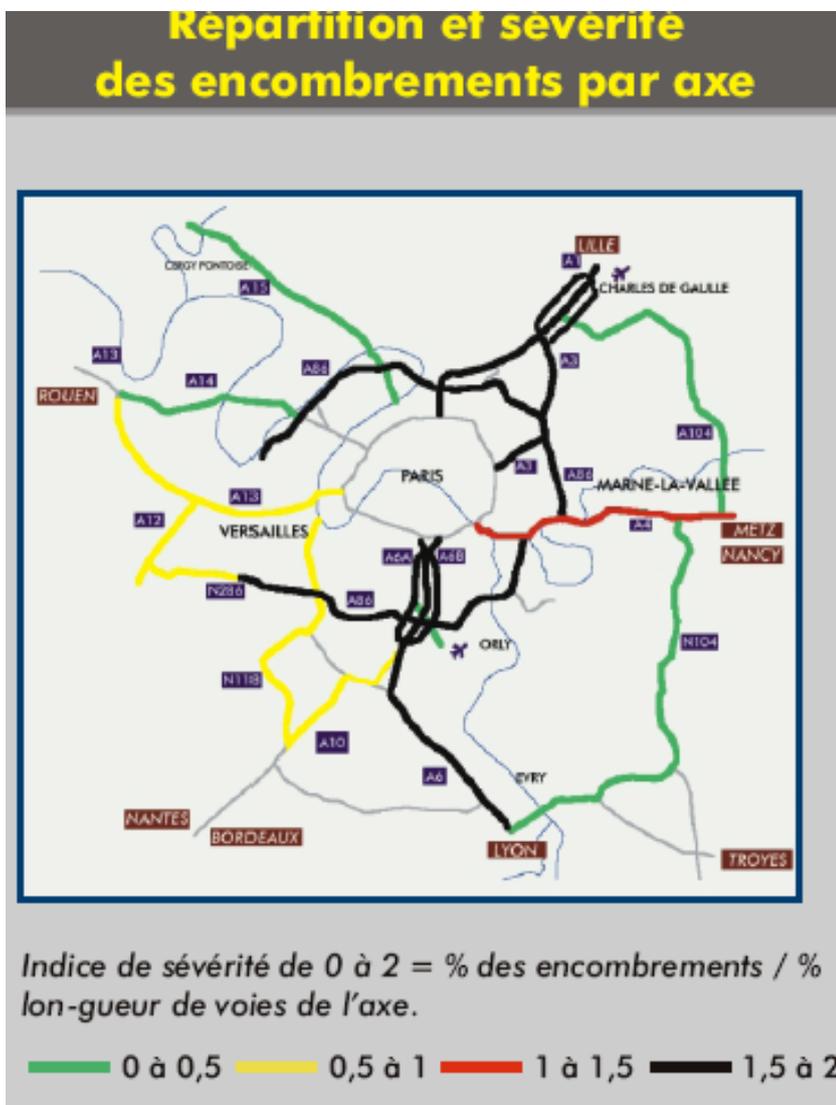
Nous voudrions ce soir rappeler notre position qui, contrairement à certains, reste inchangée.

En effet, les arguments des partisans de l'autoroute ne nous ont pas convaincus.

Permettez-nous de vous en apporter, maintenant, la preuve.

Les deux principales raisons avancées pour construire une autoroute, dans notre région, sont tout à fait contestables :

1°) L'autoroute permettrait d'alléger les trafics routiers locaux et améliorerait la vie des Franciliens :



FAUX : Il suffit pour cela d'aller voir ce qui se passe dans l'Est parisien qui accumule les bouchons et en même temps les axes autoroutiers (A3, A4, A5, A86 et A 103 !)

Cette carte des encombrements (Direction régionale de l'Équipement, données 2004, www.sytadin.equipement.gouv.fr) démontre parfaitement que, plus une zone a un réseau autoroutier dense, plus les encombrements sont importants. **Ce n'est pas la voiture qui appelle la route mais bien la route qui pousse ménages et entreprises à multiplier les trajets routiers !**

Mais il y a encore une preuve plus flagrante : la construction récente (2001) du tronçon francilien D. 104, reliant Roissy à Cergy.

Dans son "Bilan économique du Val d'Oise 2005", le CEEVO95 (qu'on ne peut soupçonner d'être contre un projet autoroutier) constate ainsi que la D. 104 a connu de "fortes progressions de trafic" depuis sa création, soit un quasi doublement (+ 90 %) depuis 2001 ! Pour celles et ceux qui empruntent cette nouvelle voirie, ils auront constaté les nouveaux bouchons qui sont apparus le matin en direction de Roissy, et le soir vers Pontoise ! **En conséquence, l'autoroute n'a pas RESORBE les embouteillages mais elle en a CREE !** Pire, la D. 104 a été, je cite, "génératrice de trafics sur les routes nationales auxquelles elle est raccordée : en conséquence, les flux de circulation y sont globalement en augmentation".

En conclusion, loin d'alléger les contraintes, les nouveaux tronçons d'autoroutes en ajoutent et créent d'importants effets d'aubaine. L'argument martelé des partisans de l'autoroute, qui y voient une mesure efficace pour **alléger les voies locales**, n'est absolument pas confirmé par la construction de la D. 104.

Construire un nouveau tronçon chez nous, aura les mêmes conséquences, démultipliées par le cul-de-sac que représente la A 13 !

2°) L'autoroute est essentiel pour le développement économique de notre région et les emplois :

FAUX : Lors de la fameuse réunion du mercredi 17 mai qui était consacrée aux "enjeux économiques du projet", aucun des élus et des représentants du tissu économique du Val d'Oise et Yvelines n'a été capable de présenter des études sérieuses et pointues sur les bienfaits potentiels attendus en matière de création d'emplois et d'entreprises.

Ce qui est normal puisqu'il n'en existe aucune. En revanche, élus et représentants n'ont pas hésité une seconde à brandir la menace prophétique de l'emploi (!) et à jouer la carte du sentiment de culpabilité vis à vis des personnes défavorisées et des générations futures.

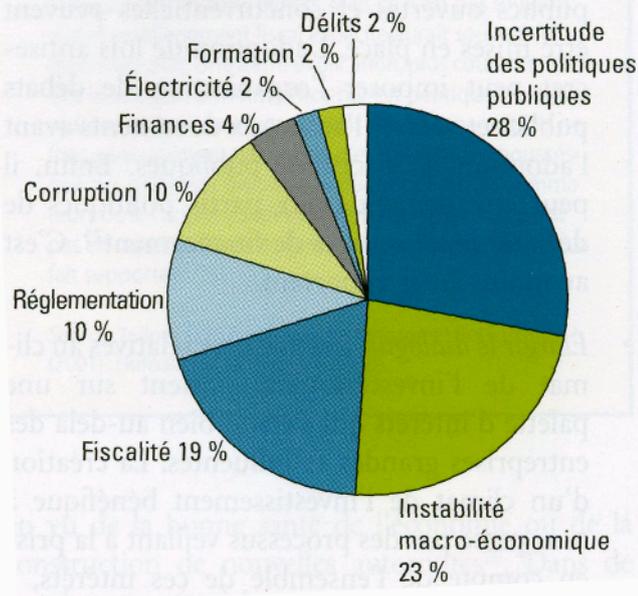
C'est une grande nouvelle : la compétitivité d'une entreprise ne dépend ni du coût du travail, ni du niveau de la consommation mais du nombre de kilomètres de bitume passant à côté des entreprises !!!

Permettez-nous de battre en brèche cette ineptie économique :

Quels sont, pour vous, les principaux freins à l'investissement ?	
% des chefs d'entreprise citant cette cause (plusieurs réponses possibles)	1998
Une demande insuffisante	78
Une rentabilité trop faible	58
Des fonds propres insuffisants	50
Un endettement excessif	23
Des taux d'intérêt trop élevés	12

Une étude de l'INSEE (*Enquête de conjoncture*, 4^{ème} trimestre 1999) a démontré que, pour les chefs d'entreprise, les **freins à l'investissement** étaient d'abord un niveau faible de la consommation et une rentabilité insuffisante. Jamais les infrastructures routières n'ont été citées.

Figure 2.6 L'incertitude des politiques publiques constitue la principale préoccupation des entreprises quant au climat de l'investissement



Dans une même étude réalisée par la *Banque mondiale* au niveau **international**, (*Rapport sur le développement 2005*, page 46, figure 2.6) la route n'est jamais citée, en tant que facteur décisif d'investissement.

Par ailleurs, rappelons que les firmes étrangères citent régulièrement la "qualité de vie" comme un point fort de la France. Et ce n'est pas la pollution et la destruction de notre paysage qui amélioreront cela !

Quant à PSA Poissy, étrangement absent dans ces débats (mais parfaitement représentés par quelques maires salarié ou ex salarié de ce groupe), l'absence d'une autoroute ne l'empêche aucunement de construire à tout va à Carrières-sous-Poissy, preuve vivante que la route n'est pas incontournable pour son développement.

Je vous rappelle enfin que la gestion à flux tendus, si chère à PSA, est mise en place depuis plus d'une dizaine d'années, et ce, sans autoroute !

Si construire des routes permettait de réduire le chômage, cela se saurait !

Nous pourrions même démontrer le contraire : l'autoroute peut en effet détruire des emplois. Par exemple, si *GEFCO* voit ses délais de transports se réduire grâce à l'autoroute, elle pourra réduire son parc de camions et son nombre de chauffeurs !

Il existe une loi connue de tous les économistes : toute augmentation de la productivité entraîne mécaniquement une baisse du nombre d'emplois !

Les avantages économiques pour la Région sont donc incertains. Si une autoroute représente indéniablement une aubaine pour les entreprises, son absence n'empêche aucunement celles-ci de se développer.

Par ailleurs, rappelons encore une fois, qu'à côté de ces bienfaits hypothétiques, il y aura des coûts socio-économiques lourds qui ont été maintes fois présentés au cours des différentes réunions.

Ce qui nous a marqué dans ces débats, c'est l'existence d'une réelle fracture sociale forte entre nos élites économiques et politiques d'une part, et la population d'autre part:

Ce débat public a surtout été l'occasion de laisser parler les maires des communes touchées par le projet.

Fait incroyable : à peu près les trois-quarts de nos maires ne sont pas opposés au principe de construction de l'autoroute dans notre région.

Plus précisément, ils entonnent le même refrain :

*"l'autoroute : pas-chez-moi-,
chez-les-autres-
mais-pas-trop-loin-quand-même".*

Si 75 % des maires sont favorables à l'un des tracés proposés, croyez-vous vraiment que 75 % des habitants le soient aussi ?

Une étude d'opinions réalisée par la Chambre de Commerce et d'Industries de Versailles Val d'Oise/Yvelines : des résultats biaisés et sans valeur sociologique

La Chambre de Commerce et d'Industrie a tenté, au cours des débats, de nous prouver que la majorité des habitants de la région était favorable au projet d'autoroute. L'analyse détaillée des méthodes utilisées pour sonder la population (voir <http://www.debatpublic-francilienne.org/docs/pdf/contributions/syntheseetudebvacciv.pdf>) révèle néanmoins des bases scientifiques des plus douteuses.

- ∞ L'échantillon utilisé, et plus particulièrement le "périmètre d'étude", est fort contestable : de nombreuses zones sondées sont éloignées des tracés proposés (zones 4 au nord-ouest et surtout 5). L'immense zone 5 n'est concernée que par l'hypothétique tracé violet ! Autant d'étendues géographiques très peu touchées par le projet. La population est donc moins sensible aux nuisances consécutives et ne peut que se réjouir d'utiliser potentiellement une autoroute qui passe ailleurs !
- ∞ Des questions tendancieuses qui influencent les réponses : Que croyez-vous que les habitants aient répondu à la 1^{ère} question : **"Trouvez-vous les conditions de circulation faciles ?"**. Nous habitons dans une zone périurbaine de près de 11 millions d'habitants : il y a **FORCÉMENT des embouteillages** ! C'est comme pour la question : **"Trouvez-vous que l'on paye trop d'impôts"**. Les Français répondent toujours "oui" massivement. Dans les questions suivantes, l'étude d'opinion présente le projet comme un **"prolongement de la francilienne"** : cette vision positive (comment peut-on être contre un **"prolongement"** d'une route qui existe déjà ?) a été largement remise en cause au cours des débats. La majorité des intervenants ont fait remarquer que ce projet permettrait de relier deux pôles économiques, sans que rien ne soit proposé après Orgeval !
- ∞ Le plus scandaleux : l'ordre des questions. La 1^{ère} question posée (**"Trouvez-vous qu'il y a trop d'embouteillages en IDF ?"**) est essentielle aux résultats des suivantes. **L'intérêt de cette première question est d'influencer et orienter les réponses aux**

questions suivantes en mettant en valeur le problème de la circulation routière en région parisienne. L'intervu   est alors "mis en condition". En effet, c'est après cette question sur les embouteillages qu'on demande aux habitants si un projet autoroutier est nécessaire dans notre région. Cet ordre des questions explique très largement le chiffre abracadabrantesque fanfaronn   plusieurs fois par M. Devergis à savoir que : "60 % des Franciliens de la zone d'étude [seraient] pour l'autoroute" !

Si la première question avait été "Trouvez-vous qu'il y a trop de pollution dans votre région ?", les résultats de la seconde question auraient été assurément inversés ! De même, il a été prouvé que les Français ne sont plus majoritairement pour les baisses d'impôts quand la question devient : "Etes-vous prêt à ce que l'Etat réduise les prestations sociales pour permettre aux citoyens de payer moins d'impôts ?"...

Cette technique d'orientation des réponses est extrêmement connue chez les statisticiens. Nous condamnons son utilisation par nos éminents représentants économiques de la région. La *Chambre de Commerce et d'Industrie* a passé une commande à l'institut de sondage BVA : tout - du choix de l'échantillon au manque de neutralité du questionnement - a été manifestement fait pour obtenir les réponses souhaitées.

Pardonnez-nous, mais nous ferons davantage confiance à deux consultations locales qui ont été réalisées :

Nous rappellerons d'abord que notre association en a réalisée une auprès des Andr  siens et que plus de 90 % d'entre eux se sont prononcés contre tout projet d'autoroute, quel qu'en soit le tracé.

Même une ville gangrénée par la RN 184 comme Eragny ne veut pas véritablement d'autoroute supplémentaire ailleurs : près de 50 % des Eragniens n'en veulent pas contre 45 %. Les Eragniens ne sont pas dupes : ils pensent majoritairement que les problèmes sur la RN 184 ne seront pas résolus par le nouveau tronçon.

Tout ceci démontre spectaculairement le fossé existant entre nos élus, sensés nous représenter, et la population.

Des élus, qui dans leur majorité, ne s'intéressent qu'aux enjeux économiques et sont manifestement mains liées avec le lobby économique. Ils oublient la qualité de vie et les attentes de leurs concitoyens.

Plus grave, nous condamnons les graves conflits d'intérêts qui touchent quelques uns de nos maires : savez-vous, Mesdames et Messieurs, que certains d'entre eux ont été, ou sont encore, cadre dirigeant chez le groupe PSA ?

Comment voulez-vous, dans ces conditions, que les positions de certains maires soient représentatifs de la population ?

Comment accepter que le promoteur et défenseur du nouveau tracé BLANC, bricolé en un mois, soit aussi salarié chez PSA ?

Comment tolérer que ce tracé soit présenté, dans le dernier bulletin municipal d'Andrésy (n  54, juin 2006), comme "invisible, inaudible et inodore" par ce même responsable politique ?

MAIS POUR QUI DONC ROULENT TOUS CES MAIRES ?

Messieurs les Elus, les Franciliens ne veulent pas d'autoroute.

Pourquoi construire une autoroute alors que le ministère de l'Équipement (dans son dernier bilan sur les transports en 2005) constate une "baisse de la circulation de voiture particulière de 2 % en 2005" et une "baisse du parcours moyen réalisé par les voitures particulière de 3 % en 2005" ?

En conclusion, la position d'*Andrésy Qualité Pour Tous*, soutenue par un grand nombre d'Andrésiens, est claire :

Nous sommes contre tout projet d'autoroute quel qu'il soit, aux retombées économiques incertaines et aux multiples retombées environnementales et humaines désastreuses.

Encore cette semaine, une étude britannique parue dans la revue pédiatrique "*Médecine & enfance*" (juin 2006) vient de démontrer une hausse significative du risque de cancer chez l'enfant quand celui-ci était en contact prolongé avec des polluants issus des gaz d'échappement.

Voulons-nous vraiment cela à nos enfants ? A nos petits-enfants ?

Je vous remercie.

Lionel Wastl pour AQPT

