

Commission Particulière du Débat Public
Prolongement de la Francilienne

Réunion de proximité de Conflans Ste Honorine

Jeudi 27 Avril 2006 20H30 Salle Simone Signoret

Intervention de Henri TAMBUTTE
Président du CO.P.R.A184 Comité de Conflans Ste Honorine

Monsieur le Président de la Commission
Mesdames et Messieurs les membres de ladite commission
Mesdames et Messieurs les membres de la Direction Régionale de l'Équipement
Monsieur le Maire
Mesdames et Messieurs les Elus
Chères Coprasiennes et chers Coprasiens,
Mesdames et Messieurs

Bonsoir,

Un peu d'histoire.

Il y a quarante ans maintenant, au moment de la réalisation de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, il s'agissait de réaliser une voie rapide de jonction de ladite ville nouvelle à l'autoroute A13, désenclavant au passage « la boucle de Chanteloup ».

Cette voie n'a jamais été faite mais par contre au fil des ans on a cumulé sur l'avant projet des trafics interdépartementaux, interrégionaux, nationaux et internationaux pour devenir aujourd'hui le prolongement de la Francilienne ; en d'autres termes on nous ressort un tracé vieux de 40 ans et on veut le plaquer sur un territoire comme si rien ne s'était passé depuis en matière d'urbanisation.

Une telle infrastructure appelé aujourd'hui « tracé historique » par certains, constitue à nos yeux une nouvelle provocation que le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisation de la région de l'Île de France (SDAURIF) en cours de révision actuellement, n'a pas retenu puisque le bouclage de la Francilienne y figure en pointillé avec la mention « tracé à rechercher ».

Nous sommes donc ici ce soir pour exprimer avec vigueur notre opposition au prolongement proposé en zones urbanisées denses.

Comment faut-il le dire ? Notre combat dure depuis 15 ans avec une vivacité qui n'a jamais faibli et une mobilisation sans précédent en région parisienne surtout dans la durée. Les décideurs ne nous ont toujours pas entendus. Sont-ils sourds, faut-il crier encore plus fort, leurs appareils acoustiques ont-ils les batteries à plat ? Nous nous posons la question devant leur obstination à nous bousiller la vie. Pourquoi voudraient-ils que nous regardions, entendions et sentions les 110000 véhicules par jour annoncés, passer dans les quelques mètres carrés libres sous nos fenêtres ? Nous avons encore la chance dans nos quartiers d'être réveillés par les oiseaux. Ont-ils décidés de les remplacer par des chevaux vapeurs ?

Le maître d'ouvrage nous propose sans vergogne de monter le bruit à des limites réglementaires fixées en bordure d'une autoroute 60 dB le jour et 55 dB la nuit, alors que nous sommes dans les quartiers nord de Conflans dans des zones de tranquillité absolue (hors les avions). Qui imagine de pouvoir dormir en supportant 55 dB ? Pour parler clair, qui imagine dormir près d'une machine à laver en fonctionnement ? Et en journée, ce sera 60 dB.

Notre revendication est légitime. Nous ne voulons pas de décibels supplémentaires. A ce sujet nous demandons au maître d'ouvrage , par votre intermédiaire Monsieur le

Président, de nous fournir une cartographie du bruit initial actuel de la zone d'étude et celle résultant de ses différents projets A104. Les mesures effectuées sont trop ponctuelles, éloignées des zones concernées, et les capteurs mal positionnés. Aucune mesure dans les zones résidentielles.

Après le bruit et sa pollution auditive, viennent les pollutions plus graves car insidieuses. Nous voulons parler des pollutions atmosphériques.

Les plus grands spécialistes tant au niveau national qu'international, comme l'Organisation Mondiale de la Santé, insiste sur les dégâts causés par les pollutions sur les populations riveraines (asthme, risque de malformation cardiovasculaire chez l'enfant, cancer du poumon, espérance de vie réduite, etc.). Le taux de mortalité dû à cette pollution (6000 décès en France est à comparer avec les 5000 décès dus aux accidents de la route, objet de toutes les attentions de nos dirigeants qui ont installé pour y mettre un terme, des centaines de tirelires le long des routes). Quand les populations riveraines auront-elles droit à la même sollicitude en terme de santé publique ? Le leitmotiv justifiant la A104 est le développement économique. Nous nous posons donc la question de savoir comment s'est développé la région sans la A104. Il suffit de regarder toutes les réalisations des zones d'activités de St Ouen l'Aumône, Eragny, Herblay , PSA, le Technoparc à Poissy ...etc. En un peu plus de 10 ans, le trafic poids lourds a doublé sur le réseau routier français sans que l'activité économique ne connaisse la même croissance. Aussi comme nous le disons souvent au COPRA, s'il suffisait de dérouler du bitume pour créer des emplois, cela se saurait et la France serait championne du plein emploi.

Diapo 1 Ici à Conflans Ste Honorine, le **tracé rouge** (objet de la création du COPRA) est unanimement rejeté devant le désastre annoncé. Il touche l'ensemble des quartiers Nord de notre commune essentiellement pavillonnaire.

Sur une zone de 500 mètres de part et d'autre de l'axe, délimitée grossièrement par le boulevard du Général de Gaulle et la rue de l'Ambassadeur, nous trouvons les quartiers de Chennevières (2800 habitants), des Grandes Terres, des Limousines, du Plan (2200 h),

Diapo 2 des Roches (2200 h), du Renouveau (1080 h), Carnot et Boutries (1900 h)
Aux logements touchés de plein fouet, ajoutons les équipements publics :

Diapo 3

- écoles primaires et maternelles des Grandes Terres,

Diapo 4

- ainsi que le centre aéré des Grandes Terres

Diapo 5

- CES du Bois d'Aulne 900 élèves
- Lycée professionnel Simone Weil

Diapo 6

- Les nombreux équipements sportifs du stade Claude Fichot, gymnase , athlétisme, rugby, football et les tennis attenants

Devant l'étendue des dégâts et la force de nos arguments, le maître d'ouvrage propose une couverture du projet avec une fenêtre de 150 mètres environ à hauteur du centre commercial ATAC, permettant aux gaz concentrés d'être rejetés directement sur la tête des habitants du secteur, le comble du cynisme. Bonjour la santé des enfants, des adultes, des sportifs et des personnes âgées.

Diapo 7 Passons maintenant au **tracé noir** c'est à dire celui utilisant la RN 184, celui-ci est inacceptable et incompréhensible. L'argument majeur pour justifier la A104 est le soulagement de cet axe très chargé. Or on veut y ajouter des véhicules, alors que

l'infrastructure est bordée par 7 écoles, 2 gymnases, un centre de loisirs, la plaine de jeux Léonard Laroche, un centre aquatique.

Diapo 8 Le **tracé vert**, qui reprend en partie le tracé rouge (N1) et ensuite le tracé noir (C2), cumule les inconvénients précités des 2 tracés. Il est donc doublement dommageable pour la commune.

Le **tracé bleu** qui passe sous le plateau de Gaillon et sous la forêt de St Germain en Laye interfère avec une autre partie du quartier de Chennevières, touche les quartiers des Hautes Rayes et de Gaillon, sans compter les dommages coté Herblay.

Devant cette asphyxie prévisible, nous posons au maître d'ouvrage, par votre intermédiaire, Monsieur le Président, la question suivante : peut-il fournir une carte montrant la localisation et le nombre d'habitants touchés par les dispersions des polluants sur chaque tracé, pour des expositions aux concentrations supérieures aux objectifs de qualité et non supérieures aux niveaux de recommandation ? Pourquoi ne pas traiter les polluants comme cela se fait au Japon par exemple ainsi qu'il a été dit dans une réunion de proximité ?

Depuis le 8 mars, date de l'ouverture du débat public, les salles sont archicomblées et les populations dans leur très grande majorité sont hostiles aux tracés en zone urbanisée. Elles réclament une remise en cause de la politique des transports dans le pays avec l'introduction enfin d'une grande mixité des moyens, fluvial, ferroutage, bus, RER, Tramways, etc.

Le PRQA (Plan Régional pour la qualité de l'Air) de la région Ile de France, approuvé le 31 mai 2000, prévoit entre autre que les transports collectifs pour les déplacements de banlieue à banlieue doivent être favorisés.

De même les PDU (Plan de Déplacement Urbain) doivent prendre en compte la diminution du trafic automobile, le développement des transports en commun, la réorganisation du transport et de la livraison des marchandises (page 15 § 4.2 de l'annexe « Qualité de l'air). Le PDU d'Ile-de-France approuvé le 15 décembre 2000, valable 5 ans prévoyait

- une diminution du trafic de 3%
- une augmentation de 2% des transports collectifs
- une augmentation de 3% du transport des marchandises par le fer et la voie d'eau

Que nous propose-t-on ici ? Une augmentation de la circulation routière. A quoi servent les plans ?

Les populations seront-elles enfin entendues ou va-t-on nous refaire le coup de « j'entends ceux qui n'en veulent pas, mais j'entends aussi ceux qui en veulent », parce ce que ceux qui en veulent, nous craignons qu'ils soient écoutés dans les Salons et Palais de la République, nous obligeant à redescendre dans la rue.

Pour terminer, je voudrais faire état de quelques extraits du rapport de la Cour des Comptes concernant les autoroutes . Ecoutez bien Mesdames et Messieurs :

- 1 les conséquences des choix autoroutiers sur l'emploi et l'aménagement du territoire ont été moins favorable que prévu
- 2 les projets autoroutiers semblent répondre plus à des préoccupations de maillage géométrique qu'à une rationalité économique et sociale
- 3 les services techniques du Ministère de l'Equipement, incapable de mener seuls toutes les études, ont recours à la sous-traitance. Or, les bureaux

- d'études retenus ne sont pas indépendants. Ils sont liés aux sociétés autoroutières ou à l'industrie des Travaux Publics
- 4 les observations à posteriori font ressortir que l'impact sur l'environnement est largement sous estimé par ces études préalables
 - 5 le lien entre développement économique et autoroute n'a rien d'automatique
 - 6 les schémas directeurs routiers successifs ne sont pas inscrits dans une politique globale des transports. Ils n'ont été qu'une réponse empirique aux demandes des élus et aux pressions du lobby autoroutier
 - 7 les perspectives de croissance du trafic routier apparaissent difficilement compatibles avec les engagements internationaux de la France en faveur du développement durable

le constat est navrant, décevant , accablant, et sans appel

Aussi et enfin, nous revendiquons tout simplement :

- le respect de la parole de l'état à travers les décisions de 3 Premiers Ministres
- le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé comme il est écrit dans la charte de l'environnement inscrit au préambule de la constitution

C'est pourquoi nous nous battons jusqu'au bout, sans répit et sans merci pour sauver ce que nous avons de plus cher, notre environnement et notre santé.

Merci de votre écoute