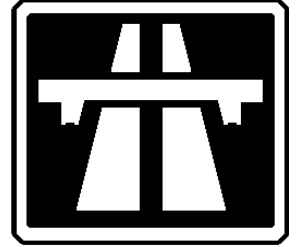


CO.P.R.A. 184

Collectif pour la Protection des Riverains
de l'Autoroute A184 (devenue A104)



Assemblée Générale Ordinaire du CO.P.R.A. 184

Vendredi 23 Novembre 2018 à 20H00

Espace Gérard BLONDEAU de Maurecourt (Yvelines)

Discours de clôture

par

Laurent LANTOINE, porte-parole



Chères Coprasiennes, Chers Coprasiens, Mesdames et Messieurs les Elus, Mesdames, Messieurs, Chers Amis,
BONSOIR.

Il y a 10 ans encore, certains de nos détracteurs essayaient de nous faire passer pour de farfelus écolo-gauchistes lorsque nous expliquions, preuves à l'appui, que le projet de prolongement de l'A104 aurait des conséquences dramatiques pour la santé humaine.

Aujourd'hui, comme nous l'avons vu dans le film de ce soir, qui serait encore en mesure de soutenir que les particules fines et ultra-fines, les oxydes d'azote, l'ozone, le monoxyde de carbone, et autres benzène et oxydes de soufre produit par le trafic automobile, n'ont pas un impact véritable et délétère sur la santé des populations et notamment des plus fragiles comme nos enfants, nos séniors et les femmes enceintes ?

Chaque année, de nouvelles preuves s'accumulent !

S'obstiner à vouloir réaliser ce prolongement de 22 km d'autoroute dans notre région est l'une des pires idées qui soit, si on la juge du point de vue de la SANTÉ. **Mais, contrairement à ce que l'on voudrait nous faire croire, c'est tout aussi catastrophique en terme économiques ! Nous allons le voir plus loin.**

Depuis plusieurs années maintenant j'ai l'honneur de clôturer nos AGO avec des discours s'articulant autour d'informations techniques et économiques qui sont les argumentaires de longue date du CO.P.R.A. 184

Très souvent, à votre grand désarroi, mes discours sont trop longs. Alors cette année, on m'a invité à faire plus court.

En essayant donc de faire un texte court mais tout en cherchant de nouveaux arguments, je suis tombé sur le [rapport n° 610 du 8 juillet 2015 rédigé par le SENAT](#) sous la présidence de Monsieur Jean-Francois Husson.

A la lecture de ce très intéressant document, il m'est venu une idée : Au lieu d'écrire un trop long texte original, dont les arguments pourraient être, une nouvelle fois contestés par la mauvaise foi des thuriféraires de l'autoroute, j'ai fait le choix..... de ne rien écrire du tout !

Ce soir, **la totalité du texte** que je vais prononcer à partir de maintenant est donc issu de ce rapport. Veuillez bien me croire, car vous risquez d'en douter, qu'aucun des mots suivant n'émane du COPRA !

« On sait mesurer la qualité de l'air depuis 1891, la pollution liée au trafic automobile depuis 1926, et on propose des évaluations du coût économique lié à la pollution de l'air depuis 1911. On a établi depuis 1930 que la pollution de l'air par le soufre tue. Malgré cela, il a fallu attendre les années 1980 pour que soient prises des mesures contraignantes pour limiter réellement la pollution de l'air par les oxydes d'azote et mettre fin, en Europe, aux pluies acides.

En droit français, la **loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie** (dite « LAURE ») introduit **le facteur anthropique dans la définition de la pollution atmosphérique**, qui est selon ses termes, « *l'introduction par l'homme, directement ou indirectement, dans l'atmosphère et les espaces clos, de substances ayant des conséquences préjudiciables de nature à mettre en danger la santé humaine, à nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes, à influencer sur les changements climatiques, à détériorer les biens matériels, à provoquer des nuisances olfactives* ».

Entre 2009 et 2011, **jusqu'à 96 % des citoyens ont été exposés à des niveaux de concentrations en particules fines (PM2,5) supérieurs aux seuils** définis par l'OMS, et **jusqu'à 98 % ont été exposés à des niveaux d'ozone supérieurs** aux niveaux indiqués

D'après les données du **CITEPA** (Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique) publiées par le ministère chargé de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, en 2012, le **secteur des transports** représentait **16 % des émissions nationales de particules fines PM10, 19 % des émissions de particules PM2,5 et 59 % des émissions d'oxydes d'azote NOx**, avec toutefois de grandes disparités en fonction des territoires, puisque pour les émissions de PM2,5 par exemple les transports **représentent 30 % de ces émissions en région Ile-de-France**

La multiplication des études et des résultats sur l'impact sanitaire de la pollution de l'air extérieur conduit à la découverte d'une liste de plus en plus longue de polluants non surveillés, d'effets sur la santé non testés, ou encore de combinaisons aléatoires entre polluants dont les effets pourraient être très importants. A mesure que les progrès font avancer notre connaissance de l'impact sanitaire de la pollution, le champ de l'inconnu s'agrandit et nous laisse à penser que tous les résultats actuels ne donnent, selon toute vraisemblance, qu'**une vision largement minorée de l'ampleur du phénomène**

Une large étude épidémiologique publiée le 24 mars 2015, dans le *British Medical Journal* suggère que les particules fines présentes dans la pollution atmosphérique, et notamment l'exposition aux PM2,5 pourrait avoir un **effet sur la santé mentale** en favorisant notamment l'anxiété. Les résultats les plus récents, montrent que la mortalité non-accidentelle journalière augmente lorsque les concentrations de PM2,5 augmentent. **En Ile-de-France, l'augmentation des concentrations s'accompagne également d'une augmentation de 2 à 7 % des passages aux urgences d'enfants pour causes respiratoires**. La combustion des moteurs des véhicules automobiles provoque également des émissions de dioxyde d'azote (NO2), responsable de maladies cardiaques et vasculaires. De manière significative, le dernier rapport de l'Agence Européenne de l'Environnement sur le respect, par les Etats membres, des plafonds fixés pour certains polluants, relève que **la France n'a jamais rempli ses obligations en matière de NOx**. Or, comme le relève l'inventaire des polluants dressés par le CITEPA, **le trafic routier représente 54 % des émissions d'oxydes d'azote dans notre pays**

Le rapport « Coût de la pollution de l'air – Impacts sanitaires du transport routier » publié par l'OCDE en mai 2014, qui s'appuie sur les données épidémiologiques de l'OMS et de l'Institute for Health Metrics and Evaluation, attribue en **moyenne 50 % de la pollution de l'air extérieur au secteur des transports**.

Pour la France, le travail mené met en avant des impacts sanitaires et un coût économique significatif imputables à l'ozone et aux particules. **Ces deux types de polluants auraient en effet été responsables en 2000 du décès prématuré de près de 45 000 personnes**. S'agissant du coût monétarisé moyen de la mortalité et de la morbidité ainsi évaluées, il serait compris entre 68 et 97 milliards d'euros, soit entre 1 154 et 1 630 euros par habitant.

La pollution de l'air n'est pas qu'une aberration sanitaire, c'est aussi une aberration économique. Si l'impact sanitaire de la pollution de l'air, rappelé précédemment, est connu depuis longtemps et bien documenté, **le coût économique et financier qui lui est associé n'est pas toujours suffisamment appréhendé par les pouvoirs publics, les entreprises et les citoyens**. Il demeure de nombreuses incertitudes qui conduisent à **une forte sous-évaluation du coût total que représente cette pollution pour l'économie et la société**.

Dans le cadre du projet européen Aphekom, l'Institut de Veille Sanitaire a comparé l'état de santé de la population de neuf villes françaises avec celui qu'il aurait été si les niveaux de pollution due à l'ozone et aux particules fines avaient respecté les valeurs guides de l'OMS pendant la période étudiée (2004-2006). Les résultats mettent en évidence que, s'agissant des impacts à court terme de l'ozone et des PM10, le respect de ces valeurs aurait permis de différer 311 décès et d'éviter plus de 1000 hospitalisations pour causes cardiaque et respiratoire par an, pour un gain économique estimé à plus de 30 millions d'euros. **Concernant les effets à long terme des PM2,5, cela aurait conduit à différer près de 3000 décès pour un gain évalué à 4,8 milliards d'euros.**

Dans l'étude de 1999 et, selon l'approche du consentement à payer, le coût de la mortalité est estimé, avec ajustement en fonction de l'âge, à **plus de 28,5 milliards d'euros, dont plus de 15,8 milliards d'euros sont attribuables au trafic routier.** Selon la méthode des pertes de consommation, l'exposition aux PM10 conduit un total de **311 225 années de vies perdues. Au total, le coût de l'impact sanitaire des PM10 est estimé en 1996 à près de 40 milliards d'euros selon la méthode des consentements à payer, dont plus de la moitié, soit 21,6 milliards d'euros, est due aux émissions liées au trafic routier.**

L'Etat doit investir dans la recherche, afin de joindre les moyens de la recherche publique à ceux des acteurs privés, notamment dans le cadre de partenariats public-privé, afin de produire les ruptures technologiques susceptibles de conduire **d'ici 2030 à la création de moyens de transport les moins polluants possible.**

Il convient donc, à l'avenir, de juger les différentes technologies sur leurs résultats en matière de pollution de l'air, et non d'en soutenir une, à priori.

Financer la création d'une filière de bus électriques française à l'aide des investissements d'avenir.

Développer et encourager le fret ferroviaire.

La mobilité liée au travail est génératrice de polluants, et votre commission a noté l'intérêt manifesté par certains syndicats de salariés, et par la direction générale du travail, pour la possibilité de **développement du télétravail.**

Il importe plus généralement de **favoriser les mobilités durables, comme le vélo,** ainsi que l'ont préconisé à plusieurs reprises des membres de notre assemblée. Votre commission d'enquête souhaite donc que les expérimentations menées pour faciliter l'usage du vélo dans les transports professionnels soient pérennisées.

Engager véritablement la transition environnementale dans les transports. Sans action déterminée de la part des pouvoirs publics pour accroître l'utilisation de modalités alternatives pour les distances inférieures à 300 kilomètres, la voiture-reine conservera son statut, solidement garantie par le système de prix. Le recours au chemin de fer en particulier a subi une hausse tarifaire particulièrement peu attractive pour les voyageurs. Tout au long des années considérées, **l'évolution du signal-prix délivré est inverse de celle qui pourrait favoriser la transition environnementale dans les transports de passagers.**

Mettre fin au laxisme environnemental en alignant les seuils d'exposition au moins sur ceux de l'OMS : Les particules fines PM2,5 menacent la santé de 96 % des urbains au sein de l'Union européenne, au lieu des 31 % d'après les critères actuellement retenus. Un écart semblable est constaté pour les particules polluantes PM10, mais il devient spectaculaire pour l'ozone, la population exposée passant de 14 % à 98 % selon que l'on se contente des critères de l'Union européenne ou que l'on applique ceux de l'OMS. Les raisons de mettre fin à ce laxisme sont tout aussi impérieuses dans le suivi systématique des émissions polluantes.

Voilà, mesdames et messieurs, pas un mot cité ces dernières minutes n'a été écrit par le COPRA !

Ce sont des Sénateurs pas vraiment réputés pour être des « khmers verts » qui ont écrit ces lignes. Elles reflètent un état de fait qu'il n'est plus possible d'ignorer dorénavant à moins d'être de la plus grande malhonnêteté intellectuelle !

La plus haute chambre de notre pays nous dit avec gravité et, on ne peut plus clairement, que les transports routiers sont une source majeure de danger avec des coûts induits pharaoniques ! Le prolongement de l'A104 serait donc, non seulement un désastre sanitaire, mais aussi une catastrophe économique pour notre région et plus globalement pour notre Nation. Il n'est plus possible de continuer dans ce sens !

Je souhaite maintenant clôturer ce discours par deux dernières citations qui résument la pensée du COPRA et qui motivent, à elles seules, notre position de refus catégorique du prolongement de l'A104 au milieu de près de 300 000 habitants.

La première est tirée de la conclusion du rapport cité précédemment et la seconde est reprise d'un discours prononcé récemment par le directeur exécutif de l'Agence Européenne pour l'Environnement, Monsieur Hans Bruyninckx :

« **La pollution de l'air tue.** C'est un constat aujourd'hui largement accepté, au-delà de quelques invincibles scepticismes, mais qui en rejoignent d'autres, comme en ce qui concerne le réchauffement climatique par exemple. **Les études se suivent et les résultats se ressemblent.** Car, si l'on sait aujourd'hui que la pollution a un impact sur la santé humaine, **ce que l'on ignore en revanche, c'est l'ampleur de cet impact,** l'étendue des dégâts qui, enquête après enquête, au fil de l'évolution des techniques d'investigation et de l'amélioration des analyses et des mesures scientifiques, **s'avère de plus en plus importante.** » Fin de la première citation.

« **La pollution atmosphérique est un tueur invisible** et nous devons intensifier nos efforts pour agir sur ses causes. En ce qui concerne la pollution atmosphérique, **les émissions issues du transport routier sont généralement plus nocives que celles provenant d'autres sources, car elles se produisent au niveau du sol et le plus souvent en ville, à proximité de la population.** C'est pourquoi il est si important que l'Europe redouble d'efforts pour réduire les émissions causées par le transport, l'énergie et l'agriculture et **investisse pour rendre ces secteurs plus propres et plus durables** ». Fin de la seconde citation.

Merci à toutes et à tous pour votre écoute et nous vous rappelons que grâce à votre présence et vos contributions depuis 27 ans, le prolongement de l'A104 n'est toujours qu'un mauvais projet. Nous comptons donc, encore et toujours sur votre fidélité et votre aide précieuse.

Nous ne rappellerons jamais assez que tracé autoroutier constituerait, dans notre région, une véritable :

ABERRATION ENVIRONNEMENTALE.
ABERRATION ÉCONOMIQUE.
ABERRATION SANITAIRE.

Merci de votre attention.