



Droit de réponse, Lettre ouverte

Madame Florika Kink-Hooijer, Directrice générale, DG environnement de la Commission européenne.

Madame la Ministre de la transition écologique Barbara Pompili,

Madame la Députée Laurianne Rossi, Présidente du Conseil National du Bruit,

Madame la Députée européenne Karima Delli,

Monsieur Philippe Ledevic, Président de l'Autorité environnementale,

Madame Sophie Auconie Vice-Présidente de l'Autorité de régulation des transports,

Jeudi dernier, 23 septembre 2021, l'association Agir A10 s'est rendue au tribunal d'Orléans pour entendre la rapporteure publique présenter ses observations sur le dossier de l'élargissement de l'autoroute A10 à 2 x 3 voies entre Poitiers et Veigné.

Un journaliste du quotidien de la Nouvelle République rapporte le déroulé de l'audition.

Nous tenons à vous alerter sur le réquisitoire fait par la rapporteure publique en faveur de Vinci autoroutes.

Pendant 1h30, Madame Hélène Defranc-Dousset s'est méthodiquement ingéniée à démonter l'ensemble des demandes de complément d'information et elle a rejeté en bloc les notifications d'irrégularités du dossier pointées par le comité d'expert de l'Autorité Environnementale (AE) du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) dans son avis sur la mise à deux fois trois voies de l'autoroute A 10 entre Poitiers (86) et Veigné (37).

Nous nous interrogeons sur sa qualification pour se permettre de revenir ainsi, sans aucune étude complémentaire, sur ces avis d'experts et de scientifiques spécialistes de ces questions. Nous expliciterons ici quelques points techniques pour lesquels nous pouvons nous questionner sur la pertinence du réquisitoire lu par la rapporteure lors de l'audience :

I. Données utilisées pour caler le modèle

La rapporteure a estimé que les demandes de l'AE d'explicitier les données de trafic ainsi que les hypothèses utilisées par le maître d'ouvrage ne sont pas valables.

Il faut savoir que l'ensemble des valeurs obtenues en sortie de modélisation (acoustique, air et santé notamment) dépendent directement des chiffres d'intrant utilisés. Chaque petite variation des données d'entrée a donc des conséquences considérables sur les normes et les lois qui seront applicables au projet. Concrètement, cela déterminera le niveau de protection environnementale et notamment sanitaire, mais également cela définira le choix des méthodes qui seront employés pour les 30 prochaines années sur un site.

La rapporteure a également rejeté, contre tous les avis émis par l'AE, voire même les alertes que ces derniers ont lancées à la Ministre, que la notion de transformation significative d'une infrastructure soit applicable pour l'ensemble d'un tracé et non bâti par bâti. Cela est grave, car, comme l'a rappelé l'AE, une telle interprétation **exclut de facto 90 % des habitations** qui auraient dû faire l'objet d'une évaluation.

Il est important de rappeler, que de ces mêmes modélisations dépendent également les évaluations des émissions de particules fines et de polluants de l'air.

Plus choquant, Madame la rapporteure a affirmé que l'association aurait dû apporter la preuve qu'une modélisation différente aurait engendré des différences par rapport au dossier présenté par le maître d'ouvrage. Cette remarque ne saurait être recevable, car **il n'appartient pas aux citoyens de vérifier la conformité des modélisations utilisées par le maître d'ouvrage : cette charge revient à l'État et à son comité d'experts. Si un tel argument venait à être normalisé, cela reviendrait à priver les citoyens de toutes formes de droits puisque peu nombreux sont les gens capables, dans le grand public, de réaliser de telles expertises.**

De même, elle a ajouté qu'en tout état de cause, puisque les avis de l'AE ne sont pas contraignants, l'absence de conformité éventuelle pourrait ne pas être une problématique.

Nous soulignons que l'acceptation par la Cour de telles interprétations rendrait **caduque l'utilité même du CGEDD**. Aussi, nous appelons son Président à s'inquiéter de cette « plaidoirie » qui conteste la pertinence des avis délibérés par cet organe.

Nous sommes au contraire d'avis que l'Autorité environnementale s'inquiète à juste titre de la généralisation de ces pratiques. Et ce, spécialement sur les questions des hypothèses discutables utilisées par les maîtres d'ouvrages qui entraînent des calculs biaisés sur le trafic induit par les élargissements. Rappelons que ces questions sont par ailleurs bien documentées par la littérature scientifique, notamment dans les travaux de F. Héran.

II. Protection maximale à la source et protection économiquement raisonnable

Nous rappelons que la rapporteure n'a même pas daigné considérer les demandes répétées formulées par l'AE et par l'association dans ses différentes écritures, d'une demande d'explications par le maître d'ouvrage, du refus d'utilisation d'un bitume antibruit dans ce projet.

La loi impose pourtant aux constructeurs de faire la preuve qu'il a évalué tous les moyens économiquement raisonnables pour choisir les protections phoniques permettant de maximiser la réduction de la pollution sonore. Le constructeur a **toujours refusé de faire cette démonstration**. Nous rappelons que le bitume antibruit n'implique qu'une ridicule majoration de 10 à 30 % du prix du matériau seul donc **très faible par rapport au coût global du projet**. Cette somme est minime considérant la réduction drastique du niveau de bruit qu'elle peut générer pour les riverains : soit une réduction à la source de 6 à 10 dB.

Tout expert du bruit vous confirmera que ce niveau de réduction est considérable tant il réduit de façon exponentielle la gêne et les troubles de santé générés par l'infrastructure pour les riverains.

Faisant suite aux remarques de l'AE, nous rappelons que la loi actuellement en vigueur sur les créations de voies nouvelles et sur les élargissements oblige le constructeur à utiliser en **priorité les dispositifs de protection les plus à la source possible**. Le bitume antibruit est évidemment indiscutablement le dispositif le plus performant de réduction à la source, tout en étant parfaitement économiquement raisonnable. Il maximise le gain environnemental et sanitaire pour un tarif raisonnablement supportable pour le maître d'ouvrage. Or, comme l'explique l'AE, le maître d'ouvrage a, au contraire, préféré maximiser son propre gain en proposant des isolations de façade (entendre remplacer les huisseries) dans un nombre (trop) important de cas.

Si une telle jurisprudence devait se cristalliser, nous ne cachons pas le danger qu'elle pourrait représenter pour la santé de l'ensemble des Français vivant aux abords des infrastructures routières. En dehors de la réglementation sur les « points noirs bruit » qui est notoirement inefficace, il n'y aurait virtuellement aucune limite au niveau de la pollution sonore et aux seuils de qualité de l'air à respecter subséquentment, car la loi accorde toujours un delta de « pollution additionnelle » par rapport à l'état initial.

III. Cadre général du projet

Sur ce dernier point, nous ajoutons que sur la question de la pollution sonore, la France est déjà sur la sellette devant la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE). Elle n'applique en effet pas correctement la directive 2002/49/CE sur la production des cartes de bruit et des **plans de protection et de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement**. Ces plans obligent la France à prendre toutes les mesures nécessaires pour évaluer et réduire le bruit environnemental ambiant dans les zones couvertes par la directive. Or l'A10 est l'une des routes couvertes par cette disposition; s'il s'avérait qu'une interprétation de la loi aussi défavorable aux riverains soit retenue par le tribunal, elle mettrait directement en cause la France pour non-respect de ses obligations européennes.

Bien peu de cas sont reconnus par la CJUE pour ouvrir des droits directement aux citoyens européens, mais un tel affront, une telle reculade des acquis environnementaux et sanitaires, serait sans aucun doute considérés par l'Europe tant cela va à contre sens de toutes les évidences scientifiques et des demandes formelles et pressantes formulées aux États par la Commission européenne et l'OMS pour veiller à réduire le bruit ambiant routier à des niveaux maximums de 53 dB jour et 45 dB nuit.

Ce type de décision porte aussi une atteinte directe au droit des citoyens de vivre dans un environnement sain, droit qui est protégé par l'article 8 de la CEDH. Il semble clair ici que le non-respect du principe de mise en balance des intérêts économiques du pays avec les intérêts environnementaux entraîne une iniquité clairement en faveur des actionnaires du groupe et à la défaveur des riverains exposés aux polluants.

Un revêtement antibruit n'entraînera, comme nous l'avons déjà dit, qu'un surcoût marginal de 10 à 30 % du seul prix du matériau pour une protection effective de la qualité de vie au domicile ainsi que de la santé des riverains.

Cela est d'autant plus vrai que le droit français impose déjà cette obligation de démonstration par le maître d'ouvrage. Comme nous l'avons expliqué plus haut, celui-ci doit faire la preuve qu'il a veillé à considérer tous les moyens à sa disposition pour éviter, réduire ou compenser la pollution, le plus à la source possible, pour protéger les populations riveraines de l'infrastructure.

Cette obligation de démonstration de moyens implique logiquement tous les dispositifs économiquement raisonnables considérés pour protéger la santé humaine. De même, cette démonstration doit être assortie d'une obligation de résultat. L'ensemble de ces éléments est ici en tout état de cause, clairement non respecté et porte une atteinte directe à la qualité de vie des populations concernées.

Rappelons que les décisions prises dans ce dossier entraîneront des dommages irrémediables pour la santé publique.

IV. Utilité publique vs utilité privée du maître d'ouvrage

Enfin, tout cela pourrait n'être qu'anecdotique s'il ne devenait pas même questionnable qu'un tel projet soit réellement d'intérêt public. Comme le rapporte Pascal Denis de la NR :

« Me Lepage a relevé dans le dossier une incohérence majeure : « S'il n'y a pas d'augmentation de trafic comme le prétend Cofiroute, alors pourquoi faire un élargissement ? » s'est-elle interrogée en dénonçant les « intérêts particuliers de Cofiroute ». À ce propos, elle s'est étonnée de la discrétion de l'État dans la procédure. « Où est l'utilité publique ? ».

De même, Maître Lepage a rappelé qu'en dépit de l'acharnement de la rapporteure à démonter les expertises de l'autorité environnementale, ce projet allait forcément émettre une importante quantité de gaz à effet de serre. Or, les Maires locaux dénoncent déjà le non-respect des engagements pris par le constructeur pour veiller aux respects des mesures de réduction de production de gaz à effet de serre tel le remploi des matériaux sur place qui bien qu'écrit dans le cahier des charges n'est pas réalisé *in situ*.

« Aujourd'hui un projet qui augmente la pollution de l'air n'est pas acceptable », s'est offusquée Me Lepage, en rappelant que cette pollution était à l'origine de « 50.000 morts par an en France ».

De même, elle a déploré que les études de Cofiroute aient été menées avant le « dieselgate » sur la base d'évaluations « bidons sans aucune valeur ».

C'est d'ailleurs ce qui avait été **réclamé par l'AE dans son avis délibéré** : que les versions les plus récentes du logiciel COPER soient utilisées par Vinci. Mais encore une fois la rapporteure s'est permis, **sans aucune preuve technique pour appuyer son argumentaire**, d'écarter la validité des demandes du comité d'experts.

Cette situation est choquante pour les Français. Une telle plaidoirie est inquiétante, car elle est formulée par une représentante du Conseil d'État, censée poser une lecture juste et documentée du dossier. Cette lecture était si manifestement à charge, que l'avocat de Vinci n'a ajouté aucun commentaire après son intervention, ni même pendant toute la durée de l'audience ainsi que le rapporte très justement le journaliste présent dans la salle. Plus glaçant, la rapporteure reprenait à son

compte si exactement, au mot pour mot souvent, les écritures des mémoires déposées par l'avocat du maître d'ouvrage que cela en donnait le frisson.

Pourquoi la protection de l'intérêt public a été aussi absente des échanges ?

V. Coût social du bruit

Vous savez que les rapports se succèdent et qu'ils insistent de plus en plus lourdement sur le coût social des pollutions. Madame Rossi, Présidente du Conseil national du bruit en France, a elle-même dénoncé la situation de l'explosion des coûts sociaux attribuables au bruit. **Estimé à 155,7 milliards d'euros par an, le bruit routier représente à lui seul 52% de ces coûts.** Comment est-il possible qu'une telle situation puisse ainsi être ignorée, voire déconsidérée, par un représentant de la chose publique ?

En effet, la rapporteure a ajouté que le bilan social et économique du projet proposé par Vinci est acceptable. Nous tenons à dénoncer ces tours de « passe-passe » où Vinci s'octroie une valorisation comptable positive dans le bilan social du projet pour en justifier l'intérêt public, en prétextant que le projet « améliorera la qualité de l'environnement sonore de certains riverains ».

Comment est-il possible qu'un tel argumentaire puisse ne pas être remis en question par le représentant de l'État qui doit être le garant de l'intérêt public ?

VI. Contrôle coercitif

Enfin, nous rappelons que l'Autorité environnementale est la seule autorité indépendante et compétente dans ces types de dossier. Elle seule est mandatée pour estimer la conformité de l'application des modèles et le bon respect des lois.

Autant les riverains des aéroports peuvent compter sur l'ACNUSA qui est une autorité coercitive de contrôle, autant aucun autre maillon de contrôle n'existe pour les autoroutes.

Cette situation entraîne d'innombrables abus rappelant fort les dossiers de non-respect de la loi sur l'eau avant que le législateur n'impose une « police de l'eau ».

Ici, sur le bruit des autoroutes, le maître d'ouvrage semble faire la loi. En dépit de nos demandes répétées, et en opposition aux requêtes même de l'AE, jamais l'État n'a demandé la moindre expertise dans ce dossier. Depuis l'ouverture de cette procédure même, la Préfecture n'a rien déposé pendant toute la phase d'échange si ce n'est que deux documents de deux pages, quasiment vides de sens, tous les échanges ont eu lieu avec le maître d'ouvrage.

De même à l'audience, seul l'avocat de Vinci était présent alors qu'il s'agissait d'un recours à l'encontre de la Préfecture qui seule aurait dû expliquer cette déclaration d'utilité publique. Tout au plus, avons-nous aperçu une dame dans l'assistance, vêtue en civil, qui semblait représenter les services de l'État. Cette dernière n'a rien ajouté lorsque la Présidente du tribunal lui a demandé de formuler ses remarques. Tous ont été témoins de l'étrangeté de cette situation.

Il est anormal que Cofiroute ait eu un rôle prépondérant tout au long de la procédure écrite ainsi que pendant l'audience.

Où est la protection du public si nous devons discuter avec celui qui devrait être contrôlé ? Quel contrôle de ces grands groupes est fait, puisqu'ils semblent agir comme organe technique de la Préfecture ?

À chaque étape du dossier, que ce soit dans le choix des commissaires enquêteurs, lorsque nous avons rencontré les services de la préfecture, ou encore à l'audience, nous avons vu une présence inquiétante de cette société sur la collectivité.

Enfin, nous tenons à rappeler ici que la Cour des comptes a évalué le bénéfice de Vinci à 5 euros pour chaque euro investi. En plus d'être des profits disproportionnés, nous voyons ici qu'il semble naturel de demander au maître d'ouvrage d'assumer ses obligations législatives minimales.

Nous vous demandons une extrême vigilance sur ces importantes questions pour la société.

Julie Leduc
Présidente d'AGIR A10



Suivez-nous sur [Twitter](#) et [Facebook](#) (@agirautoroutea10)