

Je me présente, Jean-Luc LEGER, vice-président de l'association Non à l'autoroute. Je suis également vice-président délégué, président de la commission formation tout au long de la vie du Conseil Economique, Social et Environnemental de Haute Normandie.

Je ne suis pas ce qu'on peut appeler un écologiste. Je ne rejette pas cette appellation, tout simplement, elle ne me correspond pas.

Je travaille à Pont-Audemer, ce qui veut dire que chaque jour j'emprunte l'autoroute. Quant à la circulation dans Rouen, je connais, mes responsabilités de vice-président du CESER m'obligent à aller au Conseil Régional deux à trois fois par semaine.

D'autre part, j'ai vécu pendant 15 ans à Hérouville Saint Clair, dans la banlieue de Caen, dans le quartier des Belles Portes, dans un immeuble situé à l'angle du périphérique nord et la quatre voies menant de Caen à Ouistreham. Je ne suis donc pas quelqu'un qui fuit l'urbanité, qui fuit le minéral. Je suis une personne qui désire la mixité sociale, culturelle, l'accueil de l'autre, le vivre ensemble et plus prosaïquement, je souhaite que la croissance et le développement économique se poursuivent, seul salut actuel pour sortir de la crise.

Je suis très favorable au développement de l'Axe Seine, c'est tout dire.

Concernant l'autoroute A28, A13, ma position est tout autre.

Alors, évidemment, j'entends, « ah, les riverains, c'est l'effet NIMBY » qui veut dire « not in my back yard », en français, « pas dans mon arrière-cour », ce qui veut dire, chez les autres, oui, mais pas chez moi. Voilà, tout est dit. Les associations défendent les intérêts privés, le particulier, le petit, l'insignifiant. Ce sont les empêcheurs du développement économique. Ils sont insensibles à l'emploi, etc., etc., etc. Les acteurs publics, le monde économique, eux, défendent les intérêts publics, le général, le bien, le grand, le stratégique. Je vous le disais, dans effet NIMBY, tout est dit.

Je vous l'accorde, si j'habitais dans le Cantal ou dans le Rhône, je ne me mobiliserais pas contre cette autoroute. C'est vrai. Mais ça ne caractérise pas le particulier. A ma connaissance, les présidents des conseils généraux du Cantal ou du Rhône, les services de l'état de ces régions, ne se mobilisent pas plus pour cette autoroute. Alors, si se mobiliser pour des motifs particuliers se caractérise parce qu'on habite ou on travaille dans la région concernée, alors nous sommes tous réunis pour des motifs particuliers.

Je vous accorde, nous refusons cet apport néfaste, la pollution. Mais les mesures de l'Etat ou de collectivités territoriales qui ont pour vocation de diminuer les émissions de particules fines, sont-elles plus ou moins générales que notre position ? Alors si refuser l'émission de particules fines, c'est défendre le particulier, nous sommes tous réunis pour des motifs particuliers.

Les dépenses publiques. 1 milliard ? Faisons un sort à cette estimation. 1 milliard à ce stade, plus au moment des appels d'offre et encore plus au moment des avenants. Qu'on ne nous

dise pas non, c'est à chaque chantier d'infrastructure la même chose. Et puis nous ne sommes pas d'accord pour plomber les finances des collectivités territoriales pour des dizaines d'années au détriment du développement social, de l'urbanisme, du développement économique, oui du développement économique, ne vous en déplaise. Les votes de 2005 sont caduques, le contexte économique est différent, l'engagement de l'Etat est différent, le projet est tout autre.

Si j'aborde l'utilité sociale et le développement économique, vos arguments s'effondrent. Les défenseurs du projet en ont deux principaux : l'axe nord-sud et la circulation dans Rouen.

L'axe Calais Bayonne d'abord. Grâce à ce projet, j'apprends que l'axe Calais Bayonne passe par Rouen. Jusqu'ici, mais les rapports officiels sont parfois taquins, je lisais des articles sur l'autoroute des estuaires. Mais Rouen ne se situe pas dans l'estuaire de la Seine, n'en déplaise aux Rouennais, c'est le Havre. Je lisais des articles concernant le trafic sur l'A1, car la liaison nord sud passe bien par Paris. Mais je constate que la concertation ne porte pas sur la liaison A1 – A13. Plus sérieusement, reste la question de la liaison nord-sud A28 – A28. Et là, on nous explique, en nous prenant tout de même pour des benêts, que la meilleure liaison entre l'A28 au nord de Rouen et l'A28 dans le Roumois, passe par le territoire de la CASE. En résumé, le plus court chemin pour aller vers le sud-ouest, c'est d'aller vers le... sud-est.

La circulation dans Rouen ensuite. Enfin circuler mieux dans Rouen, moins 5% de trafic ! Voilà un beau chiffre magique, le nombre 5. Car il n'y a pas d'autres explications à ce chiffre. Je ne pose que deux questions à cela sur deux exemples symboliques. Est-ce que la liaison entre les facs de sciences du Madrier, 1 000 étudiants et de Mont Saint Aignan 2 000 étudiants concernés, va s'améliorer ? La réponse est non. Est-ce que l'accès au port de Rouen qui est à l'ouest, sera meilleur avec un contournement qui est à l'est ? Cette question ne mérite même pas de réponse.

Enfin, et c'est ma conclusion, je ne résiste pas à pointer deux perles, parmi beaucoup d'autres, prononcées par nos dirigeants pour le projet.

La 1^{ère}, il ne faut pas faire attendre les riverains pour qui le chantier devra démolir leurs maisons. Mais bien-sûr, un beau projet est un projet qui fait démolir très vite les maisons. La lenteur fait souffrir, pas la rapidité d'exécution. Je salue l'humanité de l'auteur de la citation.

La 2^{ème} perle, l'autoroute permettra de développer les transports en commun. Quand je dis qu'on nous prend pour des benêts, je suis poli. D'autres mots me viennent à l'esprit. L'autoroutier développe le transport en commun ? Non franchement, je suis abasourdi.

A entendre aussi peu d'arguments, je veux dire de vrais arguments, à entendre autant de faux arguments et même des arguments à proprement parler mal honnêtes, je me pose la question suivante : les vrais intérêts particuliers, les vrais intérêts privés ne se situeraient-ils pas du côté des défenseurs de ce projet ?