

Déclaration des Verts d'Ile de France

Les Verts du Val d'Oise, des Yvelines, de la Région tout entière, plus largement les citoyens de sensibilité écologiste, entrent dans ce débat public en constatant que ce n'est pas du choix entre 5 tracés dont il va être question, mais bien de la politique autoroutière de l'Ile de France, cette région-capitale qui a choisi, lors des dernières élections régionales, sur proposition de la gauche et des Verts, de faire de l'Ile de France la première éco-région d'Europe.

De prolongement d'autoroute en prolongement d'autoroute, de l'A104 à l'A12, sans oublier l'A16, c'est bel et bien de la relance du **tout-à-la-route** dont nous allons débattre. Pourquoi en revient-on aux **solutions des années 1960, déjà inapplicables alors, inenvisageables à l'horizon 2025 ?**

Il est vrai que l'une des questions les plus difficiles qu'ait à traiter notre société, prise en tenaille entre la menace climatique et le déclin du pétrole, c'est de transposer dans la réalité l'objectif de division par quatre, d'ici 2050, des émissions françaises de gaz à effet de serre, exprimé dans la loi d'orientation sur l'énergie adoptée en juillet 2005. Comment, en effet, imaginer l'indispensable division par trois des émissions de CO2 dans les transports alors que l'actuelle croissance des trafics s'opère au même rythme que le PIB (2% par an). Comment rompre avec le tout camions, le tout à l'automobile ? Nous savons tous qu'il faudra bien commencer un jour, mais quand ?

L'éventuel prolongement de la Francilienne servirait de raccordement entre l'A16, l'A13 puis l'A12. On ne parle certes plus de bouclage : la grande rocade générale autour de Paris, faite de morceaux, sans unité véritable, ne sera jamais complètement achevée. C'est donc plutôt d'un nouveau maillage autoroutier du nord-ouest parisien dont il va être question et auquel il nous faut bien nous opposer.

Une nouvelle politique d'aménagement du territoire est nécessaire ! Un cinquième de la population française vit, en Ile de France, sur moins de 3% du territoire national. L'Île de France est un géant économique installé sur un territoire géographiquement trop étroit et, par secteurs, démographiquement très dense. **C'est bien pourquoi il n'y a plus, au plan régional, d'augmentation du trafic routier supportable à court et moyen terme.**

C'est une autre politique, plus économe en énergie, plus respectueuse du cadre de vie et de la **santé des Franciliens** dont il faut rechercher la réalisation technique avec nos services de l'Équipement. Il n'est certes pas de la compétence de la CPDP de la définir, mais les citoyens engagés dans le Débat Public ont à s'emparer, à cette occasion, de ce dossier vital pour leurs enfants et leurs petits-enfants. Nos priorités doivent changer. Nous aurons inévitablement à modifier notre conception des déplacements et la nouvelle conjoncture liée au renchérissement du prix du pétrole nous y contraindra. **D'ores et déjà, la Charte de l'Environnement qui fait désormais partie de notre Constitution, nous l'impose.**

Seules la modification des comportements, la rationalisation du choix des véhicules, la réduction des coûts de transport, une meilleure localisation des activités et un ambitieux remaillage ferroviaire peuvent permettre une inflexion majeure. Mais la plupart de ces pistes d'action nécessitent du temps, des années... Alors, quand allons-nous nous y mettre ?

Penser à 20 ans devant soi, et plus, exige de rompre avec la logique surannée du tout routier : trop de bruit, trop d'accidents, trop de pollution. La congestion insupportable du tissu urbain ne peut cesser que si de nouveaux investissements massifs sont effectués, en dehors du système routier longtemps privilégié, et en coopération avec les régions limitrophes. Et comme, sur la décennie à venir, on ne pourra, tout faire à la fois, ni pratiquement ni budgétairement, nous devons nous engager dans une politique de grands travaux permettant la très importante apparition du **ferroutage**, la revalorisation de la **voie d'eau** et l'indispensable développement de nouveaux

transports en commun plus transversaux, plus sûrs, fréquents, confortables et bon marché. Là est l'avenir de l'Ile de France en ce siècle.

L'intérêt économique, que nous ne négligeons pas, mais qu'il faut aussi penser dans le cadre d'une région transformée, ne peut l'emporter sur l'intérêt humain, sur la santé publique et sur l'équilibre social. Quant à "**l'intérêt écologique**", constamment rappelé dans le dossier du Débat Public, cela ne peut rester une simple formule de style ! Le sacrifice d'espaces verts au sud de Cergy-Pontoise, par exemple, serait une provocation ! Tout discours sur les risques liés à l'effet de serre devient creux, dès qu'on se refuse à limiter sérieusement la circulation notamment celle des camions. On le sait et on commence à en tenir compte, notamment à Paris. Pourquoi ne pas faire de même dans la grande Couronne, de plus en plus habitée, si l'on veut parler d'écorégion? Créer de nouvelles autoroutes, notamment en milieu urbain, est devenu une idée particulièrement saugrenue.

Il n'y avait pas lieu de bouder ce Débat Public, dès lors qu'il n'est pas truqué! Mais précisons, toutefois, que nous ne nous laisserons pas enfermer dans des affirmations que nous estimons infondées: la première étant que la réalisation de l'A104 déchargerait la RN184 ! N'a-t-on pas de multiples fois vérifié qu'**en attirant la circulation on crée des encombrements supplémentaires, on charge les voies adjacentes, on crée de nouveaux bouchons** ? (Faudra-t-il, d'ailleurs, attendre dix ans et la réalisation, éventuelle, du nouveau segment de la Francilienne pour procéder au réaménagement, urgent, de la RN 184 ?)

La seconde affirmation est que le tracé dit de Chanteloup serait "historique" ! Les emprises réservées dans les années 1960 pour permettre la réalisation d'une voie rapide, en rocade, reliant les 5 Villes Nouvelles en cours de construction alors, ne concernaient nullement un projet de l'ampleur de la Francilienne et étaient moins encore destinées à constituer l'assiette d'une voie internationale de contournement de Paris par les flots de véhicules lourds venant du Nord de l'Europe !

Notre troisième contestation est provoquée par la présentation du dossier qui nous est faite : en nous soumettant 5 tracés, on fait diversion. Il s'agit, tout le monde le sait, de tenter de faire admettre que seul le tracé primitif est réalisable, quitte, vont nous dire de nouveaux défenseurs de l'environnement, à limiter les nuisances, à proximité des zones habitées, en réalisant des passages souterrains.

Nous refusons de subir cet enfermement de la pensée : le choix n'est pas entre le tracé de Chanteloup et, théoriquement, un autre ! Le choix est entre, *d'une part*, le prolongement de la Francilienne, où qu'il passe, entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval, et, *d'autre part*, le renoncement au prolongement des autoroutes en Ile de France, là comme ailleurs, puisque n'a pas été redéfinie une nouvelle politique des transports et de l'aménagement du territoire à l'horizon 2025. L'étude du Schéma Directeur de la région d'Ile de France, ou SDRIF, et les grands débats liés aux échéances politiques de 2007-2008 devraient en fournir l'occasion !

Quant à l'A104 dont traite cette CPDP, il ne s'agit déjà plus de chercher un passage pour son prolongement; il s'agit de constater que puisqu'on ne sait faire passer ce prolongement ailleurs que là où c'est insupportable, il faut renoncer totalement et définitivement à ce projet. Tout nouveau prolongement autoroutier engendrerait beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages, consommerait d'énormes crédits indispensables ailleurs, sans doute aujourd'hui sous estimés, et augmenterait évidemment notre production de gaz à effet de serre, contrairement à nos engagements de Kyoto.

Nous pensons donc que le dossier que nous examinons nous réinstalle dans une trop vieille impasse et, face aux défis écologiques de ce temps, nous place en pleine contradiction politique. À nous d'en sortir.

Pontoise, le 8 mars 2006.