

La mise en service du tronçon d'auto-route impliquerait une hausse minimum de la consommation énergétique de 12 à 21 % selon les tracés proposés ! (p. 10 du document de la DRE).

Faire face à cette crise passe donc aujourd'hui par la prise de conscience que nous devons :

> d'une part, nous inscrire dans **une volonté politique de relocalisation de l'économie** induisant, entre autres, la réduction nécessaire des transports longue et moyenne distance ;  
> et d'autre part doter notre région d'**une infrastructure de transports économe en énergie**, donc basée essentiellement, pour les marchandises, sur le ferroutage et la voie d'eau, et pour les personnes, sur les transports collectifs et les modes de circulation douce (le vélo et la marche à pied) en réalisant, comme cela existe au nord de l'Europe, des voies confortables, adaptées et sécurisées. Préparer l'avenir, d'un point de vue économique, c'est tout faire aujourd'hui pour encourager les moyens de transports non routiers pour demain !

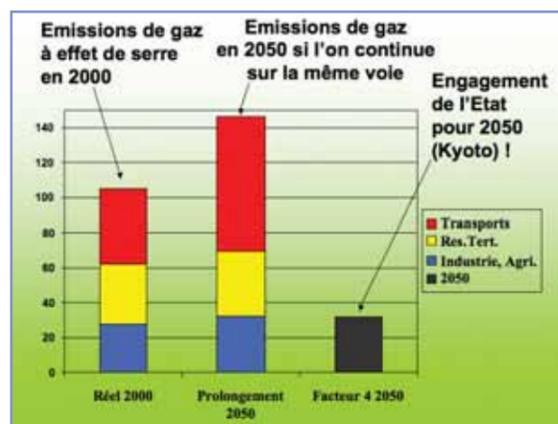
### Lutter contre l'effet de serre

Le réchauffement climatique n'est plus à démontrer. Nous en consta-

tons déjà les premiers signes. Les gaz à effet de serre, qui en sont responsables, ne sont recyclés par la planète qu'à un rythme très largement insuffisant par rapport à celui des émissions issues des différentes activités humaines. Les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports, aujourd'hui, représentent près d'un tiers du total émis dans l'atmosphère ! Les réduire est donc une absolue priorité ! La direction régionale de l'Équipement reconnaît elle-même (malgré ses hypothèses de progrès plus qu'optimistes pour les moteurs des véhicules) que la mise en service du tronçon d'auto-route A104 engendrera une augmentation des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 12 à 38 % suivant le tracé ! (p.10 du document de synthèse de la DRE).

Comment, avec de tels chiffres avoués pour ce seul projet, l'Etat sera-t-il en mesure de respecter les engagements qui sont les siens dans le cadre du protocole de Kyoto ?

Ce protocole impose la division par 4 de nos émissions de gaz à effet de serre pour 2050, la France devant être revenue en 2010 à un niveau d'émission similaire à celui de 1990 !



### Faire face aux enjeux sociaux

Les Franciliens, quel que soit leur niveau de vie, doivent pouvoir se déplacer localement vers les communes, les départements voisins, de banlieue à banlieue et vers Paris, que ce soit pour les trajets domicile-travail ou pour les loisirs, et ceci à moindre coût. Les nuisances subies par les riverains des voies de circulation doivent rapidement être atténuées par tous les moyens nécessaires, et quels que soient les types de nuisances : visuelles, sonores, émanations, et tout ce qui est nuisible à la santé.

Toutes les populations, quel que soit leur quartier ou leur commune, ont droit à un environnement de qualité. ■

La mise en service du nouveau tronçon d'auto-route A104 engendrera, selon la DRE, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 12 à 38% suivant le tracé !

## > Conclusion

### Sur le plan général, les propositions des Verts de la région Ile-de-France sont donc :

- > le développement du ferroutage,
- > la revitalisation du transport fluvial,
- > une forte amélioration du réseau de transport en commun ;
- > la mise en œuvre d'une politique de relocalisation de l'économie.

### Sur le plan local :

- > aménager la RN184, dans une optique de trafic en diminution, de manière à supprimer les nuisances et améliorer la sécurité pour les riverains,
- > augmenter l'offre et la diversité de transports collectifs (trains et bus, par exemple avec l'achèvement de la Grande Ceinture Ouest entre Cergy-St-Germain-Versailles-Massy) et diminuer les tarifs d'accès (dont la gratuité pour les chômeurs),
- > favoriser les modes de circulation douce (vélo et marche à

pied) pour les trajets de proximité et pour les trajets permettant de drainer les habitants vers les gares (pistes cyclables, parkings à vélo sécurisés),  
> développer pour les marchandises l'inter modalité rail-voie d'eau-route.

**Le bien être des populations actuelles et des générations futures requiert des décisions politiques courageuses tournées vers le long terme. Compte tenu des enjeux sociaux et environnementaux actuels et pour les prochaines décennies, il ne nous semble pas opportun de financer une nouvelle portion d'auto-route au cœur de l'Ile-de-France alors que les besoins en matière d'infrastructure de communication prenant en compte le protocole de Kyoto et la Charte de l'environnement sont nombreux, et prioritaires. Nous réfutons donc l'opportunité de prolonger l'auto-route A104, dite Francilienne, de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval.**



## > Les Verts Ile-de-France

> L'ILE-DE-FRANCE, PREMIÈRE ÉCO-RÉGION D'EUROPE

# Pour une véritable politique d'avenir des transports et de l'aménagement du territoire

Les Verts du Val-d'Oise, des Yvelines, de la Région tout entière participent à ce débat public en affirmant que ce n'est pas du choix entre 5 tracés dont il est question, mais bien de la politique des transports de l'Ile-de-France. Cette région-capitale a choisi, sur proposition de la gauche et des Verts lors des dernières élections régionales, de faire de l'Ile-de-France la première éco-région d'Europe.

L'Etat nous ressort aujourd'hui, 40 ans après, un vieux projet de voie rapide, transformée depuis en autoroute, et appelé à tort bouclage de la Francilienne. De prolongement d'auto-route en prolongement d'auto-route, de l'A104 à l'A12, sans oublier l'A16, c'est bel et bien de la relance du tout-à-la-route à laquelle on est en passe d'assister.

La direction régionale de l'Équipement est la représentante de l'Etat dans ce débat et le dossier qu'elle défend à cette occasion n'est rien d'autre que la traduction directe d'un choix politique : celui de privilégier le « tout routier » au détriment de solutions respectueuses des engagements pris par le pays (Charte

de l'Environnement) et par la région (éco-région). Ils concernent la santé publique, la sécurité, le respect de l'environnement, la diminution des émissions de gaz à effet de serre (la part transport représente près d'un tiers du total), et la décroissance nécessaire de la consommation d'énergies fossiles (et en particulier celle du pétrole).

Les Verts de la région Ile-de-France souhaitent donc attirer l'attention de leurs concitoyens sur la possibilité d'une autre politique, la seule acceptable en regard des enjeux, une politique qui se donne pour objectif prioritaire une diminution drastique de la circulation routière en général, et en particulier celle des poids lourds !

*Le « tout routier » au détriment de solutions respectueuses des engagements pris par le pays*

### > CONTACT

Les Verts Ile-de-France  
5, rue d'Arcueil - 75014 Paris  
Tél. : 01 45 65 33 60 - Fax : 01 45 65 41 50 <http://idf.lesverts.fr>

# L'Ile-de-France, première éco-région d'Europe

## > Une solution inadaptée aux objectifs

Quatre objectifs principaux sont évoqués dans le dossier de la direction régionale de l'Équipement (DRE) :

- > décharger le réseau routier local,
- > répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne,
- > améliorer la sécurité routière,
- > desservir et relier pôles régionaux et zones d'activité économique.

Nous ne pensons pas que le prolongement de la Francilienne permette de les atteindre.

### Décharger le réseau routier local

Nous sommes d'accord sur un point : la situation locale actuelle, et en particulier celle de la RN184, n'a que trop duré.

> « Ceci permettra au reste du réseau de mieux écouler le trafic local » (p. 2 du document de synthèse de la DRE).

Il est faux de soutenir que l'ajout d'une autoroute va permettre d'alléger le trafic local. L'ajout de nouvelles routes draine de nouveaux véhicules. De nombreux exemples, partout en Ile-de-France et ailleurs, ont montré que, même si les premiers mois une très légère amélioration a pu être constatée, les bouchons réapparaissent très rapidement, accompagnés d'autres embouteillages dus aux goulets d'étranglement nouveaux créés par la nouvelle configuration du réseau routier. Plutôt que d'alléger le trafic local, l'A104 ne servirait qu'à générer de nouvelles nuisances sans résoudre les problèmes actuels.

> « L'encombrement des routes est lié à un trafic essentiellement local » (p. 5 du document de synthèse de la DRE).

Si l'encombrement actuel est lié au trafic local, en quoi la construction d'une autoroute, qui plus est payante, permettra-t-elle d'améliorer la situation ?

> « Le prolongement de la Francilienne soulagerait le réseau local d'une partie du trafic de transit et assurerait un meilleur partage de l'espace au profit des piétons et des cyclistes » (p. 6 du document de synthèse de la DRE).

Un meilleur partage de l'espace au profit des piétons et des cyclistes ne sera réellement envisageable que lorsque l'on sera en mesure de réduire les déplacements routiers et que les infrastructures locales seront aménagées pour permettre la circulation à vélo et à pied en toute sécurité.

### Répondre aux besoins de déplacements dans la couronne parisienne

> « A moyen terme, même en tenant compte des projets en cours, les transports collectifs ne pourront apporter une réponse suffisante à l'augmentation du nombre de déplacements » (p. 1 du document de synthèse de la DRE).

Quelle logique implacable : il n'y a et il n'y aura pas assez de transports en commun, donc il faut plus de routes. C'est le constat flagrant d'une volonté politique de privilégier le transport routier au détriment des autres, d'une volonté politique de non-développement et de non-investissement pour des transports alternatifs au tout routier.

### Améliorer la sécurité routière

> Le projet « fait baisser le risque individuel moyen de sécurité routière de plus de 6% » (p. 10 du document de synthèse de la DRE).

Le risque individuel moyen est diminué, certes... Mais pour plus d'accidents au total, puisque la construction de l'autoroute va augmenter le trafic global !

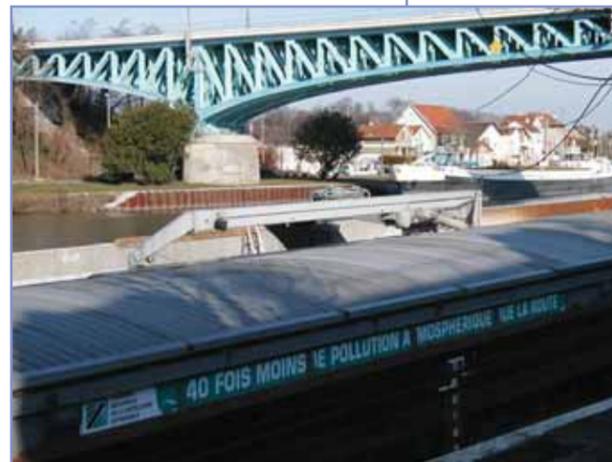
Le dossier de la DRE passe sous silence l'impact grandissant dans le trafic des poids lourds, premiers res-

ponsables des accidents mortels. Elle se garde bien également d'évoquer le risque majeur que fera prendre aux riverains l'augmentation inéluctable, faute de ferroutage, des transports par la route de matières dangereuses...

### Desservir et relier pôles régionaux et zones d'activités économiques

On commence à comprendre, au niveau de l'Europe, que lorsqu'il s'agit de desservir et relier pôles régionaux et zones d'activité, le tout-camion

*La revitalisation du transport fluvial : en Europe, on commence à comprendre que le ferroutage, le fret ferroviaire et le transport fluvial combinés seront bien plus efficaces et économiques que le « tout-routier ».*



n'est pas une solution d'avenir. Le ferroutage, le fret ferroviaire et le transport fluvial combinés seront bien plus efficaces et économiques dans les années à venir. Seul le lobby du tout à la route et du tout camion ose encore affirmer le contraire. ■

## > Les vraies conséquences du projet, quel que soit le tracé

Quelles sont les conséquences auxquelles il faut s'attendre en cas de construction du prolongement de la Francilienne? **Quatre ans de travaux**, avec toutes les nuisances que cela engendre : bruit, boue, poussières, pollutions, encombrements... De nombreuses **dégradations définitives de l'environnement naturel local**.

### Intensification du trafic poids lourds et détérioration des conditions du trafic local

Le prolongement de la Francilienne « augmente le niveau de saturation sur l'A13 » (p. 10 du document de synthèse de la DRE).

La DRE admet même que 3 tracés sur 5 engendreraient un niveau de saturation supérieur à celui de la situation actuelle. Quiconque connaît les difficultés de circulation sur l'A13 aux heures de pointes jugera de l'importance des encombrements à venir.

### Le phagocytage du budget transports au détriment d'une réelle politique d'avenir

De 1,1 à 2,1 milliards d'euros. Autant de fonds qui ne serviront pas aux

autres postes budgétaires des transports franciliens. Rappelons qu'en moyenne, 1 km de construction d'autoroute coûte l'équivalent de 10 km ou plus de construction d'une voie ferrée.

### Une pollution accrue

Seule la diminution globale du trafic permettra de diminuer la pollution due aux camions et aux voitures. Construire de nouvelles autoroutes n'engendrera qu'une incitation à une augmentation du trafic routier, principalement celui des poids lourds, majoritairement de type diesel, cause principale des émissions de particules fines, celles-ci étant à l'origine de plus de 30 000 décès par cancer et par an d'après l'Agence française de sécurité sanitaire environnementale (AFSSE-2002). Et quant aux progrès techniques permettant de diminuer les taux d'émissions de polluants des moteurs, ou aux biocarburants, il est maintenant prouvé (par l'observation des faits) que ce qui est communément appelé « effet rebond » annihile toute amélioration dans ce domaine. Bien au contraire, cela aggrave dra-

matiquement la situation. En effet, aucune des améliorations apportées ces dernières années sur les moteurs n'a réellement permis de réduire les émissions de polluants et de CO<sub>2</sub>. On a bien au contraire constaté une déculpabilisation des comportements polluants ayant entraîné la hausse des ventes des véhicules les plus polluants (4x4, grosses berlines) ainsi qu'une utilisation accrue de la voiture individuelle. Et tout cela sans avoir encore parlé des écoulements de polluants liquides emportés par les eaux de ruissellement...

### Des nuisances sonores insupportables pour les populations limitrophes

Le dossier de la direction régionale de l'Équipement parle de niveaux de bruits de l'ordre de 60 décibels le jour pour 55 décibels la nuit. Faut-il rappeler que 60 décibels, cela correspond au niveau sonore perçu à proximité d'une conversation normale. Et cela en permanence. ■

## > Les enjeux majeurs de la politique des transports de demain

### Faire face à la crise énergétique actuelle et à venir

Toutes les analyses de la direction régionale de l'Équipement sur ce dossier reposent sur une seule hy-

pothèse : l'augmentation inéluctable du trafic routier dans les années à venir. Cette hypothèse ne tient absolument aucun compte de la crise énergétique à venir, résultant de la hausse des prix du pétrole que nous constatons déjà (le prix du pétrole a doublé depuis 2003, lequel avait déjà été multiplié par 3 entre 1999 et 2003). Le fameux « peak oil » (date à partir de laquelle la demande pétrolière mondiale sera durablement supérieure à l'offre, annoncée par de nombreux experts avant la fin de la décennie),

ou encore les tensions géopolitiques, ne pourront qu'amplifier cette hausse. Rappelons qu'il n'y a, à ce jour, aucune alternative avérée en quantité suffisante et rentable pour assurer le remplacement des énergies fossiles. Cette crise énergétique majeure aura pour conséquence l'entrée du monde dans l'ère du pétrole cher, qui impliquera la nécessité de réduire drastiquement notre consommation d'énergie fossile, dont les transports routiers représentent une proportion très importante.

*L'utilisation du pétrole en France. (Source : ministère de l'Économie)*

