

Débat public sur le prolongement éventuel de la Francilienne

Déclaration de Jean-Pierre Dacheux
au nom des Verts et de tous les écologistes d'Ile de France

Neuville, le 4 mai 2006

Questions pour un débat

Trois questions émergent du débat qui, sous l'animation de la CPDP, se prolonge, ville après ville, autour de l'éventuel prolongement de l'A104.

1 - La première est fondamentalement politique. Elle interroge notre conception de la démocratie. Elle porte sur le sens du rejet qui s'exprime, hautement, à chaque réunion de la CPDP.

Quelle conception de la démocratie autorise d'envisager que soit imposé à un très grand nombre de citoyens, parmi les plus concernés, un projet qu'ils rejettent depuis des décennies, avec constance et énergie, où qu'il passe, de Pierrelaye à Orgeval, du Vexin au Parisien ? Ce débat public est certes positif ; il est une avancée vers la démocratie participative, toutefois ses conclusions, s'il est possible d'en tirer, n'engageront pas l'État. On nous l'a précisé. Si les opposants au prolongement de la Francilienne étaient minoritaires, ce dont on peut d'ailleurs douter, faudrait-il passer en force au travers de leur cadre de vie pour satisfaire les choix et les intérêts d'autres citoyens ? La volonté de l'État doit-elle s'imposer sans considération pour une large partie de ceux qu'il a la charge de servir ? En serions-nous encore, en France, au XXI^e siècle, à vouloir faire le bonheur du peuple contre lui-même ? L'État peut-il, du reste, trahir ses engagements précédents -on n'en parle guère- alors que trois anciens premiers ministres, de sensibilité politique différente, avaient admis qu'un tracé qui lèse les intérêts de trop nombreuses populations, ne pouvait être retenu ? Comment, dès lors, revenir sur ce qui fut admis ? ***La démocratie n'est pas la mise en œuvre, coûte que coûte, de décisions prises par des élites informées, élues ou pas ! Elle est, d'abord, le respect maximal de la volonté souveraine des citoyens quand ils s'expriment sur les sujets qui les regardent directement .*** On a vu, récemment, que les puissants ne peuvent pas toujours, même derrière le rempart de la loi, faire prévaloir des analyses politiques, techniques ou économiques pourtant, pendant un temps, estimées intouchables. La question politique fondamentale est donc de savoir jusqu'où on peut imposer à une majorité de citoyens (y compris à une minorité, de toute façon très importante), une décision aux conséquences trop lourdes pour leur vie quotidienne. Aucun consensus n'existe, actuellement, permettant de dégager une solution qui ne soit pas rejetée par les populations immédiatement concernées. ***L'argument démocratique, ainsi éclairé, ne justifie-t-il pas, à lui seul, l'abandon du projet de prolongement de l'A 104 ? Ce sera notre première question.***

2 – La seconde question est méthodologique. Elle concerne l'honnêteté même du débat. Elle porte sur l'argumentation avancée par certains de ceux qui, sans grandes précautions, appuient tous leurs raisonnements sur le constat des nuisances produites par la RN 184.

Nul n'a jamais nié le lien qui existe entre le dossier d'aménagement de la RN 184 et l'étude d'un prolongement éventuel de l'A 104. De là à laisser accroire que trouver une solution au passage de l'A 104 prolongée réglerait la question des nuisances et des dangers occasionnées par la RN 184, c'est franchir le pas de trop. N'atteint-on pas, alors, les limites de la bonne foi?

Il n'est pas davantage convenable de laisser entendre que rien ne peut être entrepris pour soulager la RN 184 tant qu'on n'aura pas admis la nécessité de réaliser le prolongement de l'A 104 ! N'est-ce pas, pour le coup, ajouter le chantage à la mauvaise foi ?

Les Verts considèrent que les désastres écologiques produits par la RN 184 ne seraient ni corrigés ni diminués mais aggravés et augmentés par l'A104 ! Les chiffres et les comptages peuvent-ils permettre d'avancer qu'avec deux voies majeures traversantes on obtiendrait moins de pollutions et de risques qu'avec une seule ? Le territoire est trop peuplé pour que les nombreux riverains supportent, sans protester, la circulation occasionnée par des voies rapides, à profil autoroutier. Traiter celle qui existe déjà est une chose car il faut la rendre, d'urgence, moins nuisante, sans attendre la fin des travaux de l'éventuel prolongement. Mais doubler l'opération, charcuter de nouveau le paysage, comme il fallut le faire au moment de la création d'une ville nouvelle autour de Cergy et Pontoise, dans un espace alors bien moins habité, c'est aujourd'hui un non-sens, une provocation choquante !

C'est pourquoi les Verts estiment que le doublement de la RN 184 par l'A 104 non seulement ne soulagerait pas la circulation au sein des villes traversées, mais constitue un bien mauvais argument de la part de ceux qui font, à bon droit, du traitement la RN 184 un préalable ! ***Vouloir une chose (moins de nuisances sur la RN184) sans se prémunir contre ce qui conduit à obtenir son contraire (plus de nuisances dues à l'addition des circulations sur la RN184 et l'A104) ne constitue-t-il pas un choix irrationnel et dangereux, totalement inacceptable pour des citoyens informés ? C'est notre seconde question.***

3 – La troisième question est liée à l’urgence écologique. Elle concerne l’évaluation et le bilan de la situation dans cette partie de la Région. Elle porte, bien entendu, sur les rapports, indissociables, entre l’énergie servant aux transports et la santé publique.

Il se trouve qu’au moment où s’est ouvert le débat public, le renchérissement du prix du pétrole est déjà venu donner du poids à notre argumentation. Mais où en serons-nous, à cet égard, d’ici dix à quinze ans ? Qu’à cela ne tienne, on nous objecte que ce n’est pas demain la veille que régressera la circulation automobile (quel que soit le prix au litre du carburant), ou encore que, d’ici 2020, on aura trouvé, avec l’éthanol ou autre chose, des combustibles moins chers et moins polluants. Bref, demain, ce sera comme hier, en mieux !

Nous savons que les décisions qui engagent l’avenir au-delà de la durée d’un mandat électoral sont mal perçues, non seulement par les politiques mais aussi par les techniciens. Notre approche de précaution est frappée par le syndrome de Cassandra. Hier on nous disait « antiprogressistes ». Nous serions des pessimistes nés. Dans le pays du tout nucléaire, nous sommes des empêcheurs de produire en rond, tantôt des ringards qui ne veulent pas avancer, tantôt, à l’inverse, des rêveurs qui vont trop vite et préjugent de l’avenir. Les responsables politiques français se convertissent l’un après l’autre à l’écologie, mais en veillant à ne rien changer dans ce que cette même écologie exige de transformer. Ainsi avons-nous entendu dire, dans nos débats, en substance, et sans nuances, des énormités telles que : *le développement durable* c’est le progrès économique qui dure, ou encore, *le principe de précaution*, n’empêche pas d’agir pour peu qu’on fasse attention... Sous cet éclairage très minimaliste, la Charte de l’environnement n’interdit pas de continuer à polluer les villes et l’écorégion n’est plus qu’un argument électoral sans consistance. L’A104 sera bientôt un axe routier diffuseur d’oxygène et rendant les véhicules silencieux.

Nous voudrions sortir, une bonne fois pour toutes, de ces caricatures ! Et pour cela, ***prenons par exemple au sérieux le récent rapport « Mobilité, transport, environnement » présenté par la Ministre, Mme Ollin, le 19 avril dernier, lors de la réunion annuelle de la Commission des Comptes de l’économie de l’environnement.*** On y lit notamment ceci (entre autres, mais n’est-ce pas suffisant, écoutez...) :

« Avec, sur les vingt dernières années le doublement du réseau autoroutier, une croissance de 90% du fret routier et l’ajout tous les ans de 450.000 véhicules particuliers au parc automobile, le transport est le secteur dont la contribution à la croissance des émissions de gaz à effet de serre est la plus importante et la plus soutenue. De sérieux problèmes de qualité de l’air persistent dans les zones urbaines où les transports contribuent à hauteur de 30 % à 50 % à la pollution liée aux particules fines (dont 87% sont émises par les véhicules diesel), et sont les premiers responsables des concentrations en oxydes

d'azote, monoxyde de carbone, benzène et suies de combustion (fumées noires).

Selon l'OMS, en 2000, la pollution atmosphérique due aux particules en suspension représente, pour chaque personne dans l'Union européenne, environ 8,6 mois de vie perdue. En 2002, 3,3 % des décès d'adultes de plus de 30 ans en France seraient selon l'AFSSE¹ imputables aux particules fines. Outre la problématique en termes d'émissions de gaz à effet de serre, le rapport dresse également un constat sévère de la pression des transports sur les habitats et ses nuisances sonores. La route constitue le principal facteur de nuisance sonore, avec 68% des nuisances des transports, devant l'avion (20%) et le train (12%). Du fait du trafic routier, *plus de sept millions de personnes sont exposées à leur domicile à un niveau de gêne supérieur au seuil de 65dB jugé inacceptable par la réglementation*, indique le rapport. ***Nous demandons : qu'allons-nous faire pour que ce qu'on trouve dans ce rapport modifie nos actes et nos projets, ici et maintenant ? Et c'est notre troisième question.***

Ces trois questions s'accompagnent, au passage, de notre avis.

Il est de plus en plus apparent que ***ce n'est plus du choix d'un tracé du prolongement de l'A104 qu'il faut débattre, c'est de son opportunité même.***

Plus encore, ***c'est de la recherche de solutions non routières qu'il nous faut aussi débattre !***

À ce jour, nous affirmons, plus que jamais, que, pour sortir du tout voiture, il faut commencer pas ne pas ajouter des kilomètres de bitume menant à l'impasse d'Orgeval. Point fondamental car l'impasse est double : impasse politique, la mairie d'Orgeval, tout particulièrement concernée, sur son site, reprend largement nos thèses et exprime son refus catégorique. Impasse technique désormais car ***ce qui n'a pas de débouché n'a pas de raison d'être !***

En bref :

- ***écoutons d'abord les citoyens les plus concernés***, (c'est cela la démocratie) ;
- ***ne tombons pas de Charybde en Scylla*** (en passant de la RN184 à l'A104) ;
- ***évitons la simple récupération du vocabulaire écologiste et prenons de réelles décisions écologiques*** (ne faisons notamment rien, au nom de l'environnement, qui aggrave ce que nous dénonçons déjà !).

Merci d'avoir bien voulu m'entendre...

¹ Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale. L'AFSSE est un établissement public administratif de l'État placé sous la tutelle des ministres chargés de l'environnement et de la santé.

