

**Commission Particulière du Débat Public
Prolongement de la Francilienne**

**Réunion thématique – Carrières sous Poissy
Mercredi 17 mai 2006 – 20 heures 30 – Salle Louis Armand**

« Objectifs, économie et aménagement du territoire »

**Table ronde 1 : opportunité du projet et enjeux économiques
et d'aménagement du territoire**

Intervention de Monsieur Eddie AIT, Conseiller Régional d'Ile-de-France (PRG)

Seul le texte prononcé fait foi.

Monsieur le Président

et les membres de la Commission Particulière du Débat Public,

Mesdames, Messieurs les élus,

Mesdames, Messieurs les riverains,

Mesdames, Messieurs,

Pour la seconde fois, nous sommes réunis à Carrières-sous-Poissy pour aborder ensemble la question du prolongement de la Francilienne.

Lors de la réunion du 13 avril 2006, vous nous avez précisé, Monsieur le Maire de Carrières, le soutien que vous apportez, en tant que Vice - Président de la Communauté de Communes les Deux Rives de Seine, au tracé Bleu.

Certes. Mais peut-être faudrait-il désormais nous dire clairement que vous vous opposez aux tracés rouge et vert qui menacent Carrières sous Poissy, ses habitants et son environnement.

Cette déclaration à son importance, car dans sa contribution écrite au débat, Monsieur le Conseiller Général de Poissy Nord, n'hésite pas à déclarer que la commune de Carrières est favorable au tracé S1-C1- N1, c'est-à-dire le tracé rouge.

Une clarification de votre part s'impose donc. Elle est attendue par les Riverains .

Alors, ce soir, il est question de réfléchir ensemble à l'opportunité du projet de bouclage de la Francilienne au regard des enjeux du développement économique et de l'aménagement de la zone concernée.

En fait, il s'agit de nous démontrer que l'A 104 serait est une réponse pertinente au besoin de développement économique, reposant en partie sur l'industrie automobile, et à un aménagement harmonieux de notre territoire.

Sans opposer les enjeux économiques et les besoins des habitants qui sont réels, vous me permettrez tout de même de douter par avance d'une telle démonstration.

La réalisation du prolongement de la Francilienne n'est pas une réponse aux objectifs présentés par le maître d'ouvrage compte tenu des enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire

Et contrairement à ce que peut affirmer le Réseau RAVY, le réseau automobile du Val d'Oise et des Yvelines, l'industrie automobile n'est pas mis en cause par le débat public tel qu'il se déroule depuis plusieurs semaines déjà.

Personne n'ignore la contribution significative de l'industrie automobile au développement économique de notre secteur.

J'étais d'ailleurs présent aux côtés de Jean-Paul HUCHON, Président du Conseil Régional d'Ile-de-France, le 16 février dernier, au Forum Armand Peugeot de Poissy, à l'occasion de la présentation du Pôle de compétitivité MOV'EO, pôle de compétitivité « automobile et transports », d'ambition internationale.

L'Ile-de-France est en effet la première région automobile française avec 156.000 salariés, dont 60.000 emplois directs, soit 19% de l'emploi national et les deux grands constructeurs français sont implantés dans les Yvelines.

Au regard du retard en terme de développement du territoire de la Communauté de Communes les Deux Rives de Seine et des territoires adjacents, il est évident que le maintien

de l'activité industrielle automobile et la capacité à permettre son développement sont une priorité et une nécessité.

La Région Ile-de-France ne l'entend pas autrement. Le secteur automobile est une activité durable.

Et, il n'est pas menacé, et je cite les propos du RAVY, par un « égoïsme résidentiel » ou des « censeurs schizophrènes ». Les adhérents du COPRA et les riverains, que je salue une nouvelle fois pour leur mobilisation, apprécieront.

Alors certes, je reconnais aisément que les entreprises s'implantent là où il est facile de circuler et de se déplacer.

Mais se déplacer plus vite, veiller au confort, à l'accessibilité et à la sécurité de tous, c'est aussi offrir une alternative crédible à la voiture. Une mission que s'est assignée l'exécutif régional.

Des solutions alternatives à la voiture existent. Elles existent, notamment, pour promouvoir le développement économique dans notre région.

La Région Ile-de-France s'affirme aujourd'hui comme l'échelon territorial pertinent des politiques d'emploi et de développement économique.

A travers les travaux préparatoires à l'élaboration du SRDE (Schéma Régional de Développement Economique), la région Ile-de-France entend se donner les moyens de son ambition économique, sociale et solidaire. Il s'agit de répondre aux grands défis auxquels l'Ile-de-France est confrontée pour définir des orientations stratégiques avec la volonté qu'elle prenne toute sa place au plan national comme international pour devenir la première éco-région d'Europe.

Porteur d'une démarche participative et dynamique, le SRDE contribuera à donner une visibilité à la stratégie régionale. A partir d'un diagnostic réaliste sur la situation économique actuelle, l'enjeu est de redonner confiance en nos atouts et nos potentialités inscrivant le progrès social et économique au service de l'emploi et du développement durable.

Alors, pour répondre aux ambitions économiques et environnementales ainsi précisées, nous devons

- ∞ développer le ferroutage
- ∞ revitaliser le transport fluvial
- ∞ réaménager localement le réseau routier
- ∞ et diversifier l'offre de transports en commun.

Parce que l'Île-de-France compte aujourd'hui plus de 800 kilomètres d'autoroute et que chaque jour plus de 17 millions de déplacements sont toujours effectués en voiture, il est plus que temps d'agir vite.

Depuis 17 ans, le volume de circulation n'a pas cessé d'augmenter.

Cessons de multiplier les axes autoroutiers et créons les richesses au cœur de la localisation des populations. C'est pourquoi, je m'oppose au bouclage de la francilienne tel qu'il se dessine aujourd'hui.

Cette opposition est en cohérence avec la politique d'aménagement de la Région, désireuse de faire de l'Île-de-France la première écorégion d'Europe. Un objectif confirmé dans le cadre de la révision du SDRIF, le Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France.

Aménager le territoire, c'est préserver les populations.

C'est sur la base de ce principe et des nouvelles orientations régionales en matière d'environnement et d'aménagement du territoire que le Conseil Régional ne participera pas au financement d'un tel projet autoroutier.

Faut-il effet investir 2 milliards d'euros afin de gagner 15 minutes pour un trajet de 25 kilomètres ?

Le développement économique régional en dépendrait ? Soyons sérieux !

Des erreurs commises hier, comme la constitution d'une intercommunalité sans pôle économique et à l'accessibilité incertaine, sont en partie responsables des retards constatés aujourd'hui, en matière économique, donc en terme d'emplois.

Un réel développement économique repose sur une création de richesse, donc l'implantation de nouvelles entreprises, donc la création de nouveaux emplois. Pas plus qu'une autoroute ne devrait s'imposer aux riverains, l'implantation d'une entreprise ne se décrète pas.

Par conséquent, il n'est nul besoin d'une autoroute pour défendre et valoriser le commerce de proximité, il n'est nul besoin d'une autoroute pour dynamiser les initiatives locales et revitaliser le tissu économique local de nos communes et de Carrières en particulier.

L'unité économique de la zone concernée par le prolongement de la Francilienne ne se fera pas avec l'autoroute, elle se fera autour des riverains, et avec les habitants.

Des riverains qui se font entendre et dont il faudra bien un jour prendre en considération leurs réflexions.

Alors, j'en appelle au bon sens et à la responsabilité politique des élus et de certains décideurs économiques qui aujourd'hui, pour des raisons obscures, persistent à défendre des tracés

autoroutiers nuisibles qui porteront atteinte durablement à notre environnement, à notre cadre de vie et n'assureront pas le développement économique tant attendu.

L'A 104, c'est ni fait, ni à faire !

Je vous remercie.