

Bonsoir,

Nous sommes là pour parler de l'opportunité, ou pas, de prolonger la francilienne.

Au soir du 8 mars, à Pontoise, on pouvait craindre en entendant les déclarations des uns et des autres, que le débat se cantonnerait à choisir entre un trajet plutôt qu'un autre. Au fil des semaines, ils sont de moins en moins nombreux, associatifs, acteurs politiques, habitants, à dire "oui à la francilienne, mais chez les autres".

Evidemment les Verts ne peuvent que se féliciter de cette avancée, mais ce sont surtout les populations concernées qui ont tout à y gagner.

Quand à l'opportunité de ce projet, plusieurs points sont à regarder de plus près, face aux défis écologiques de ce temps : les changements climatiques, la diminution des ressources en énergies fossiles, les problèmes de santé dues aux pollutions, quelle politique de transport nous souhaitons, les incidences sur notre environnement. Et ne l'oublions pas, comment faire pour diminuer les nuisances subies par les riverains de l'A 104 et de la nationale 184?

Changements climatiques :

Le réchauffement climatique n'est plus à démontrer. Les gaz à effet de serre dus aux transports représentent aujourd'hui plus d'un tiers du total émis dans l'atmosphère. Les réduire est donc une priorité absolue. Ici même, nous en connaissons d'ailleurs le début des effets, période de sécheresse, canicule, et des périodes de pluie plus abondantes, engendrant des inondations. le tout va s'accélérer si rien n'est fait.

Hors, la Direction Régionale de l'Équipement le reconnaît (voir page 10 du document de synthèse de la DRE), quel que soit le choix de trajet retenu, l'augmentation varie de 12 à 38% de dioxyde de carbone, malgré les progrès technologiques attendus.

Comment avec de tels projets, l'état français pourra-t-il respecter ses engagements? Le protocole de Kyoto impose la division par 4 de nos gaz à effet de serre pour 2050. La France devant même être revenue au niveau d'émission de 1990 dans moins de 5 ans.

Nous avons l'habitude de dire "penser global, agir local", et là nous sommes au coeur de cette problématique. Ce n'est pas pour rien que les Verts Ile de France sont contre les projets de prolongement d'autoroute, de l'A104 à l'A12, sans oublier l'A16, car c'est bel et bien d'une relance de l'état du tout à la route dans notre région qui est lancé, à l'encontre de toute logique, et contre également le choix des électeurs qui ont reconduit aux dernières élections régionales une majorité de gauche.

Pour rappel le budget transport en Ile de France est utilisé à 80% pour les transports en commun, pour 20% à la route. Du temps de la majorité de droite, c'était le contraire.

En terme de santé publique :

Comment ceux qui relancent ce projet peuvent-ils se regarder dans une glace? Comment

peuvent-ils continuer une politique menée depuis 40 ans, qui nous amène à une telle pollution de l'air, qui mêlée à celle du transport aérien et aux incinérateurs met en péril la santé de ses habitants? Comment accepter les pics de pollution et de s'entendre dire : Attention aujourd'hui ne sortez pas les enfants, ne faites pas de sport, les personnes âgées, les personnes fragiles doivent rester chez elles...

Et le bruit? Comment ne pas croire que ce n'est pas une réelle nuisance, avec des effets sur la santé.

A ce propos, je suis habitant de Mériel. 4 trajets proposés sur 5 commencent à Méry sur Oise. Quid des protections phoniques entre Mériel et Méry sur Oise? Comment imaginer que rien ne soit prévu, vu les augmentations de trafic qui en découleront?

Est-ce pour diminuer sur le papier, le coût global?

Vous pensez bien que les habitants de Mériel, Villiers-Adam, Méry sur Oise, ne vont pas supporter plus de nuisances sonores sans rien dire, alors qu'ils réclament depuis des années des protections.

Pendant que j'en suis à Mériel, mais je pense que nous aurons tout le loisir dans parler le 16 mai, lors du débat qui s'y fera.

Le marais de stors, avec sa biodiversité, va-t-il résister à un nouveau tronçon, si cette fois-ci c'est le trajet par le Vexin qui est retenu. Comment seront traitées les eaux de pluies, quelle incidence sur la faune et la flore?

Quelle politique de transport voulons nous?

De toute façon, budgétairement, on ne pourra tout faire à la fois, alors engageons nous dans une politique de grands travaux permettant du ferroutage, la revalorisation de la voie d'eau et l'indispensable développement de nouveaux transports en commun plus transversaux.

Si l'état s'engage à trouver une dizaine de milliards pour les projets autoroutiers en Ile de France. Et bien il peut, tout aussi bien les dépenser pour le développement des dessertes fluviales et ferroviaires des secteurs d'activités Conflans-Cergy-Bruyères qui réduira la circulation des poids lourds.

Il peut également l'utiliser pour accélérer les projets ferroviaires Roissy-Cergy- et Pontoise-Achères-Versailles réduisant ainsi la pression routière.

La rénovation de la gare de triage d'Achères, au lieu de son abandon, constitue également une priorité.

Les transports collectifs, ce sont aussi les micro-projets, pour aller étudier, faire des démarches administratives, travailler, faire du sport, avoir une vie associative.

C'est là qu'est le vrai débat, ce n'est pas d'imaginer reconduire les erreurs du passé, mais bien de répondre aux exigences de la vie. C'est un dossier vital, les politiques sous-

estiment la capacité de la population à changer ses habitudes et donc à emprunter les transports en commun, dès lors que les efforts pour améliorer les infrastructures sont réalisés, que les transports sont plus sûrs, plus fréquents, plus confortables et bon marché.

Déjà, nombreux sont ceux et celles qui prendraient bien les transports en commun mais qui, faute d'une vraie politique dans ce sens, sont obligés de prendre leur voiture. Mais demain, combien seront-ils, avec la crise pétrolière qui s'annonce, avec la raréfaction des sources d'énergie fossiles et les crises internationales?

Aujourd'hui le prix à la pompe est de 1,35 euros le litre, mais dans 6 mois, dans 3 ans, dans 10 ans, demain, quand il sera à 3 ou 4 euros?

Il n'est jamais trop tard pour prendre de bonnes décisions.

Quand on voit le nombre d'élus, d'associatifs, d'habitants qui participent aux débats, avec tous et toutes une idée des besoins locaux en transports collectifs, et bien nous sommes en capacité de tordre le coup à ce qui est marqué en première page du document de synthèse de la DRE.

Je cite : "à 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".

Mais dans ce débat, on ne peut pas oublier les riverains, on se doit de diminuer drastiquement les nuisances qu'ils subissent quotidiennement à cause de l'A 104 et de la Nationale 184.

Faudrait-il, d'ailleurs, attendre dix ans pour procéder au réaménagement, urgent, de la dangereuse RN 184 ?

Tout cela pour une ouverture éventuelle du prolongement de l'A104 en 2015.

Lors du débat à Auvers sur Oise, la semaine dernière, on nous a parlé d'aménagements possibles qui sont en sommeil dans des cartons, qu'on les sorte ces projets, s'ils doivent diminuer le cauchemar de ces habitants

Aujourd'hui 26 avril, nous sommes pratiquement à la moitié du débat. Gageons que l'énergie dépensée par tous, servira aux habitants.

Après les arguments évoqués, vous comprendrez que les Verts ont une logique de réduction drastique de la circulation routière, et nous réaffirmons notre opposition à l'A104, quel qu'en soit le tracé.

Merci