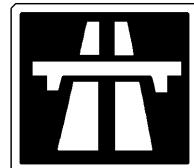


CO.P.R.A.184



B.P.30035 Eragny 95611 Cergy Cedex
<http://www.copra184.org>
e-mail : contact@copra184.org

Discours de clôture par **Laurent LANTOINE, Porte-parole**

Assemblée Générale Ordinaire du CO.P.R.A. 184

Vendredi 28 Novembre 2014 à 20H00
Salle Polyvalente d'HERBLAY (Val d'Oise)

ঃঃঃ

Chères Coprasiennes, Chers Coprasiens, Mesdames, Messieurs, Chers Amis, BONSOIR.

Vous êtes nombreux sans doute à avoir déjà entendu parler du **Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat** - le GIEC.

Le GIEC a rendu publiques, en ce début de mois de novembre, les conclusions alarmantes de son cinquième rapport et actuellement, le président d'Air PARIF lance un appel au secours, en ce qui concerne la pollution de la région parisienne et demande que des décisions urgentes soient prises, dans ce domaine.

Je voudrais ce soir articuler ce discours de clôture autour de la notion de « lanceur d'alerte » car il existe de grandes similitudes entre le GIEC et le COPRA qui sont en définitive des entités lanceuses d'alerte.

En effet, Le GIEC n'est pas une association écologique, le COPRA non plus.

LE GIEC n'a pas pour habitude de tirer des conclusions hâtives ou d'élaborer des scénarios reposant sur aucun fait réel avéré, le COPRA non plus.

LE GIEC est une structure indépendante qui n'est manipulée par personne, le COPRA aussi.

LE GIEC a pour objectif d'informer les populations et si possible d'influer sur la manière dont nos décideurs voient notre avenir, le COPRA aussi.

Le GIEC dialogue avec toutes les instances représentatives de la nation et de ses citoyens et alimente le débat en faisant des propositions concrètes, le COPRA aussi.

Le GIEC se bat depuis plus de 20 ans pour que des évidences liées à notre bien commun qu'est l'environnement soient prises en compte avant qu'il ne soit trop tard, le COPRA aussi.

Mais il y a pourtant quelques différences aussi :

LE GIEC est une structure internationale à visée planétaire. Le COPRA se concentre sur les mandats que vous lui confiez et ne peut donc défendre toutes les autres causes, aussi justes soient elles.

Le GIEC est financé par d'importants fonds institutionnels. Le COPRA n'a de moyens que ceux qu'il reçoit de ses adhérents, de ses bienfaiteurs, des Élus et Municipalités qui adhèrent à notre combat.

Les rapports du GIEC font parfois la une des journaux télévisés. Les publications et contributions du COPRA n'en sont pas encore là, tout en étant largement reprises dans la presse locale et quelquefois, tout de même, dans la presse, la radio et la télévision nationales.

Au-delà de ces nombreuses ressemblances et de ces quelques différences, il est un point commun central : Le COPRA comme le GIEC sont des « lanceurs d'alerte ».

C'est à dire que nous analysons une situation connue qui comprend des problèmes à résoudre, mais pour lesquels les réponses envisagées par les pouvoirs publics auront des conséquences à long terme plus néfastes que les gains escomptés à court terme.

Ces décisions, si elles étaient poursuivies ou engagées, entraîneraient des dangers pour la santé et la vie de centaines de milliers de personnes dans le cas du combat du COPRA et pour l'ensemble de l'humanité pour le GIEC.

Forts de ces observations, diagnostics et analyses de dossiers que nous maîtrisons très bien, le GIEC comme le COPRA dépensent ensuite une énergie folle pour réveiller les consciences de nos dirigeants, pour les amener à réévaluer leur jugement et modifier les comportements passés qui, à ce jour, nous empêchent encore de relever les défis qui s'annoncent : le changement climatique pour les uns et l'aménagement de la mobilité au sein du territoire pour les autres.

Et il faut bien l'avouer, les scientifiques du GIEC comme les citoyens du COPRA ont bien du mal à faire passer le message.

Nous ne cherchons pas à faire peur en détournant les faits, nous disons juste la vérité, corroborée par les études scientifiques internationales de plus en plus nombreuses et des faits avérés dont il n'est plus possible de ne pas tenir compte.

Cette vérité peut se résumer aisément ainsi : « si l'on ne change pas la manière de voir les choses, nous allons droit dans le mur. Mur du bouleversement climatique ou cul-de-sac de l'échangeur d'Orgeval : c'est un simple changement d'échelle ! ».

Cette conclusion provisoire connaît aussi sa traduction latine : « *Errare humanum est, perseverare diabolicum* ».

En effet, il y a 8 ans maintenant, le ministre des transports de l'époque a pu commettre une erreur en prenant la décision de prolongement de l'A104 en plein tissu urbain.

Ces années étaient encore dominées par les anciens réflexes du « tout routier » où la question de l'opportunité d'une autoroute passant à travers un territoire où vivaient 200 000 personnes pouvait encore être envisagée, mais les choses ont bien changé maintenant.

Beaucoup d'eau est passée sous les ponts de Conflans, de Poissy ou d'ailleurs...

Tout d'abord, il y a eu le « Grenelle de l'Environnement », suivi du « Sommet de Copenhague », qui ont impulsé les nouvelles lois françaises sur l'Environnement.

Plus récemment, il y a eu la « commission mobilité 21 » et maintenant la « loi sur la transition énergétique ». Tous ces événements contribuent à une prise de conscience générale de nos concitoyens qui considèrent de plus en plus que l'usage de la voiture en milieu urbain est à la fois économiquement désavantageux mais aussi sanitairement désastreux.

Aujourd'hui ce ne sont plus 200 000 personnes mais près de 300 000 qui vivent dans la zone potentiellement touchée par le prolongement de l'A104 car l'urbanisation s'est poursuivie, depuis le début de notre combat.

Si certains d'entre nous continuent à se servir de leur véhicule pour leurs déplacements quotidiens, c'est uniquement parce que l'offre de transport collectif dans la région n'est pas encore à la hauteur des besoins.

Toutes les études montrent que dans un milieu extrêmement dense comme le sont et le deviendront de plus en plus nos deux départements, les transports en communs constituent la meilleure réponse aux besoins de déplacements.

Donc oui, si l'erreur est humaine, ministérielle même, persévéérer dans ce fourvoiement serait, sinon diabolique, à minima incohérent et irresponsable au regard des évolutions

récentes et des informations économiques et sanitaires que nous avons maintenant à notre disposition.

Le rapport du GIEC que j'ai cité préalablement est formel : pour limiter la hausse des températures à +2°C (car nous ne sommes même plus en mesure de ne pas augmenter la température du globe), il faudrait baisser de 40 à 70 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 !

Sans cela, les conséquences désastreuses pour le climat, que nous commençons à connaître, ne feront que s'amplifier (épisodes caniculaires et précipitations excessives sous nos latitudes). Ces phénomènes météorologiques vont croître et auront, non seulement une influence néfaste sur les conditions de vie, mais ils auront aussi des impacts très importants sur l'économie de nos sociétés.

Dans le même temps le constat en France est alarmant !

Les informations qui suivent ne sont pas inventées par le COPRA puisqu'elles proviennent du site du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie :

« Le secteur des transports est la première source d'émission de gaz à effet de serre en France. Sa part dépassait 26 % des émissions nationales en 2009. Les émissions dues aux transports ont globalement augmenté de 12,4 % depuis 1990. Le transport routier est à l'origine de 91 % des rejets du secteur ».

Fin de citation.

Et certains voudraient encore nous faire croire que l'avenir est à la construction de nouvelles autoroutes en pleine ville qui ne feraient qu'augmenter l'offre routière déjà incroyablement déséquilibrée relativement aux autres modes de transports et par conséquent jeter sur les routes encore et toujours plus de véhicules légers et de poids lourds qui ne feraient qu'accroître encore ces émissions que nous devons absolument diviser par deux au minimum !

Et pour couronner le tout, on engouffrerait plus de 3 milliards d'euros dans ce projet en totale opposition avec toutes les recommandations internationales, dont celles de l'OMS, alors qu'il est si difficile de trouver le moindre financement puisque les caisses de l'Etat sont vides.

Alors que notre région a l'ambition d'accueillir en 2025 l'exposition universelle et peut-être les JO de 2024 et pour cela de réaliser le projet « arc express », c'est-à-dire un grand métro automatique de 200 km tout autour de PARIS avec 70 gares, pour un coût de 30 milliards d'euros ; comment imaginer que seulement 22 km d'autoroute, ne bouclant rien du tout, coûteraient au moins 10 % de cette somme ?

De qui se moque-t-on ?

Quelle irresponsabilité majeure, devant les défis de demain, a frappé celles et ceux qui pensent encore que la question de la mobilité dans l'ouest parisien sera résolue par ce tracé qui n'a de vert que le nom ?

Pourquoi ne pas réclamer, sinon un tronçon de ce super métro, au moins un raccordement ferré entre Versailles et Cergy, tronçon parallèle au projet A104 et qui fait cruellement défaut et qui ne sera pas comblé par les projections du grand Paris ?

Mais le COPRA, comme le GIEC, ne baissera pas les bras dans sa fonction de lanceur d'alerte et des signes sensibles de changement pourraient faire naître un soupçon d'optimisme.

En effet, en avril 2014, les dernières élections municipales ont vu émerger, par endroits, une nouvelle génération de maires, globalement plus jeunes, plus réceptifs et surtout n'étant plus asservis par ce schéma de pensée obsolète.

Et bien que conscients des besoins et des difficultés de déplacement de leurs administrés, ainsi que des enjeux économiques qu'ils représentent, ils sont en mesure d'envisager et de penser la mobilité de demain avec un regard neuf et résolument tourné vers des solutions d'avenir.

Bien sûr il en reste certains, souvent parmi les anciens, qui continuent à ne jurer que par l'asphalte et le bitume. Trois personnes, en particulier, se sont même autorisées des hors-sujets magistraux lors des réunions publiques organisées par la CPDP au sujet du projet de Port Seine Métropole Ouest (PSMO) en réclamant, « à Tort (avec un T) et à cris », la réalisation de l'A104 alors que le maître d'ouvrage lui-même a affirmé qu'elle n'était nullement nécessaire pour les besoins de la plate-forme !

Pour ceux qui ont assisté à ces débats, vous avez reconnu les 3 Elus dont je veux parler :

- M. Pierre Bédier, Président du Conseil général des Yvelines (78).
- M. Dominique Lefebvre, Député de la 10^e circonscription du Val d'Oise et Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise.
- M. Emmanuel Lamy, Maire de Saint-Germain-en-Laye.

De plus, un 4^e Elu réclame également l'A104 : il s'agit du Président du Conseil général du Val d'Oise (95), M. Arnaud Bazin, qui a cosigné, avec M. Pierre Bédier, une contribution de 4 pages intitulée « *Contribution des Conseils généraux des Yvelines et du Val d'Oise au débat public du Port Seine Métropole Ouest* » et qui est visible sur le site internet de la CPDP.

Je cite : « *A terme, le projet de prolongement de la Francilienne doit être réalisé pour optimiser le fonctionnement et le développement de la partie Est sans impact sur le réseau routier actuel. Les départements des Yvelines et du Val d'Oise déplorent la décision du rapport « mobilité 21 » de reporter le **bouclage** de la Francilienne au-delà de 2030 et réaffirment que l'absence de cet axe à forte capacité constitue une véritable entrave au développement d'un Port Seine Métropole ambitieux sur le plan économique et plus généralement un frein au développement de la Confluence Seine Oise* ».

Je tiens à rappeler que parler de « bouclage » est une contre-vérité qui induit les lecteurs en erreur car ce projet de prolongement, comme vous le savez tous, vient se fracasser à Orgeval sur une autoroute A13 déjà plus que saturée aux heures de pointes.

C'est cette même catégorie de personne, qui brandit la menace à l'emploi en affirmant que l'argument du prolongement de l'A104 serait recevable dans le cadre de la compétitivité d'un site industriel comme celui de PSA à Poissy.

Mais si la pérennité d'une usine, quelle qu'elle soit, devait être jugée par la qualité de sa desserte autoroutière, alors PSA Aulnay n'aurait jamais dû fermer puisque c'était la mieux desservie de France, par deux autoroutes à grand gabarit, en l'occurrence l'A1 et l'A3 !!!

Non, décidément ce tracé vert ne tient vraiment plus que par des bouts de ficelles et les évidences qui s'accumulent contre cette logique autoroutière génératrice de gaz à effet de serre qu'il nous faut absolument limiter, finiront par s'imposer à tous. Il nous faudra trouver bien sûr des solutions pour améliorer la mobilité des franciliens du nord-ouest et surtout au regard des projections d'augmentation du nombre d'habitants de la zone. Mais ces solutions seront en cohérence avec les obligations environnementales et économiques et en adéquation avec les exigences et les particularités de nos départements ou ne seront pas !

Le COPRA, à travers votre fidélité à ces idées qui vont dans le sens de l'histoire, est fier de poursuivre son action qui consiste à réclamer une vraie concertation relative aux besoins de déplacements croissants dans notre région en prenant en compte les impératifs environnementaux que viennent de nous préciser à nouveau les scientifiques internationaux du GIEC.

Le COPRA, à travers le mandat que vous avez donné à son bureau exécutif, est plus que jamais motivé pour porter ces réflexions et propositions auprès des organismes en charge de la programmation des transports en Ile de France !

Le COPRA, à travers votre mobilisation toujours aussi importante sera encore, pour cette année qui vient, un rempart efficace face à la volonté de quelques-uns d'imposer le tracé vert, solution archaïque, inefficace et dangereuse pour notre santé !

Mais comme je viens de vous l'expliquer, le **danger demeure**, pour les 3 raisons suivantes :

- La volonté de certains élus de nous imposer ce tracé inacceptable.
- Le report proposé par la commission mobilité 21, en seconde priorité, soit à l'échéance 2030, est l'arbre qui cache la forêt car cette position est révisable tous les 5 ans et tout pourrait donc être remis en question, très vite, bien avant 2030.
- Si l'extension de 300 ha de la plateforme multimodale d'Achères, face au « Vieux Conflans » se faisait, l'A104 deviendrait indispensable, d'après Ports de Paris et toutes les populations voisines qui se battent depuis plus de 23 ans contre cette ineptie deviendraient les victimes réelles.

C'est pourquoi notre vigilance et notre mobilisation à tous doivent demeurer intactes.

Merci pour votre attention