

La voiture dans le collimateur

TRANSPORTS. Le futur schéma d'aménagement de la région Ile-de-France concocté par la gauche remet en cause plusieurs grands projets routiers et fait la part belle aux transports en commun. Dur, dur pour les automobilistes.

C'EST UNE PREMIÈRE en Ile-de-France. La région, dans son budget 2007 comme dans le futur schéma directeur qui fixe les grandes orientations d'aménagement pour les vingt-cinq prochaines années, promet de mettre la priorité sur les transports en commun au détriment de la route. Il faut rechercher des « alternatives à l'usage de la voiture et du camion » et mettre fin aux grands projets routiers, explique ainsi le document qui devrait être présenté demain sur proposition de Jean-Paul Huchon, le président PS de l'Ile-de-France.

Un choix « anti-automobile » qui fait bondir, notamment à droite et chez les représentants des automobilistes déjà échaudés par l'expérience parisienne. « Après Paris, la région sous la pression des ayatollahs écologistes s'apprête à pénaliser les Franciliens les plus éloignés qui, faute de transports en commun, sont contraints de se déplacer en voiture », constate Roger Karoutchi, le porte-parole de l'UMP. Et Christian Gérondeau, président des Automobiles Clubs d'expliquer que, si « 70 % se déplacent chaque jour en voiture, c'est parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement ».



Reste que la région parisienne est plus que jamais au bord du grand embouteillage. Une récente étude de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) prévoit que le nombre de déplacements augmentera encore de 1 million d'ici quinze ans. Si rien n'est fait, la congestion menace avec des bouchons permanents en dehors des heures de pointe et, à terme, une panne économique certaine.

Les lignes de métro et de RER sont saturées

Selon l'association Paris-Ile-de-France capitale économique, qui réunit 200 chefs de grandes entreprises franciliennes, les bouchons sur les routes provoquent désormais 2 milliards d'euros de manque à gagner ! Pis, l'embouteillage concerne tout autant les transports en commun. Avec plus de 1,5 milliard de voyageurs, les lignes de métro et de RER n'ont jamais été autant saturées qu'aujourd'hui.

Que faire ? Si la question est plus que jamais posée, les diverses solutions proposées ne sont pas forcément à la hauteur des problèmes. Certes, le renfort des transports en commun, préconisé par la gauche

comme par la droite (cette dernière propose par exemple la carte orange à prix unique), paraît incontournable. En particulier pour les relations banlieue-banlieue, qui, de plus en plus nombreuses, sont les plus difficiles à effectuer.

Mais faut-il pour autant clouer la voiture au pilori en stoppant net les grands investissements routiers et en majorant les taxes sur l'essence et les cartes grises ? Sur ce point, personne n'est d'accord. « Il est absurde d'affirmer que la voiture c'est mauvais et que le métro est bon, résume Christian Gérondeau, car beaucoup de banlieusards préféreraient avoir le métro à leur porte. » « Faux », lui rétorque la verte Mireille Ferri en évoquant la lutte contre la pollution : « Il faut remettre en cause la voiture comme modèle. » Le rapport politique en faveur de la gauche permettra à Jean-Paul Huchon de mettre ses pas dans ceux de Bertrand Delanoë, le maire de Paris, qui depuis son arrivée s'emploie à réduire la place de la voiture en centre-ville. C'est sûr, dans ces conditions, rouler en ville devrait être de plus en plus difficile dans les prochaines années.

Les projets retoqués par la région

AVIS DÉFAVORABLE. Dans le futur schéma d'aménagement de la région Ile-de-France, la région s'oppose fermement à sept projets routiers de l'Etat. Deux sont pourtant déjà actés par le ministre des Transports, Dominique Perben : le prolongement de la A 12 et la Francilienne. D'autres liaisons sont annoncées, pour certaines depuis plus de vingt ans. L'Etat — qui a la compétence en la matière — devra décider ou non s'il passe en force... Mais, dans ce cas, ce sera sans l'argent de la région.

1. Le prolongement de l'autoroute A 12 de Saint-Quentin-en-Yvelines aux Essarts-le-Roi (Yvelines). Ce projet fait débat depuis vingt ans et divise les

associations locales. Le 24 octobre dernier, Dominique Perben a tranché en choisissant l'une des trois variantes.

2. Le prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise (Val-d'Oise) et Poissy (Yvelines). Comme le projet précédent, cette liaison qui boucle la Francilienne a été actée par le ministre des Transports.

3. La N 13 en souterrain du périph à La Défense. Le projet de couverture de 1,4 km vient d'être déclaré d'intérêt public. Une étude va être réalisée pour savoir comment financer son coût exorbitant de 750 millions d'euros.

4. La liaison Saint-Quentin-en-Yvelines - Saclay-Palaiseau (projet de la future A 126). Ce projet doit desservir le nouveau pôle de logements et d'activités prévu sur le plateau de Saclay.

5. La création d'une voie rapide entre Meaux et Melun (Seine-et-Marne) (N 36). C'est un maillon de la quatrième rocade francilienne qui doit relier le centre à l'est de la France.

6. L'amélioration de la liaison Meaux-Senlis (Seine-et-Marne).

7. La liaison A 13-N 12 dans la vallée de la Mauldre (Yvelines). Autrefois baptisée A 88, c'est un autre maillon d'une « quatrième rocade routière » qui doit permettre de relier la Normandie au centre de la France.

CLES

- **35 millions.** Le nombre de déplacements quotidiens en Ile-de-France tous modes confondus.
- **20 %** des voyageurs de banlieue à banlieue en transport en commun sont obligés de passer par Paris.
- **1 million.** L'augmentation du nombre de trajets supplémentaires quotidiens d'ici à 2020 en Ile-de-France selon une étude de l'APur. L'augmentation des déplacements concernera surtout les liaisons banlieue à banlieue (+ 15 % d'ici à 2020). A l'intérieur de Paris, le nombre de déplacements devrait en revanche baisser de 3 % (soit 100 000 déplacements de moins chaque jour).
- **53 %** des ménages parisiens n'ont pas de voiture mais seulement 28 % des habitants de petite couronne et 14 % de ceux de grande couronne. Un écart qui ne cesse de se creuser.
- **45 minutes.** Le temps moyen mis par un habitant de petite couronne pour se rendre au travail. Un Parisien met quinze minutes de moins.
- **3,5.** Le nombre moyen de déplacements des Franciliens chaque jour. Ce chiffre est stable depuis trente ans. En revanche, la part de la voiture dans ces déplacements a considérablement augmenté.

le Parisien

LE FAIT DU JOUR	2 à 4
LA POLITIQUE	5 à 7
VIVRE MIEUX	8 à 10
VOTRE ECONOMIE	11 à 13
LES FAITS DIVERS	14 à 17
LA METEO, L'HOROSCOPE	18
LES SPORTS	20 à 23
LE SPORT HIPPIQUE	25 à 28
LES ANNONCES	29 à 31
LE CARNET	32
LES SPECTACLES	33 à 35
LA TELEVISION	35 à 38
LES JEUX	39
LE KENO	10

Les informations départementales et la circulation sont en cahier central

Fronde antiautoroutes dans les Yvelines

LES ELUS ne sont pas les seuls à dire stop à la voiture. Dans les Yvelines, où sont concentrés de nombreux projets routiers, notamment les prolongements de la Francilienne (A 104) et de l'autoroute A 12, contestés par la région, beaucoup d'habitants montent au créneau. Samedi, ils devraient être plusieurs milliers à Versailles pour dire non à la création de nouvelles voies rapides. Parmi eux, les membres du puissant Collectif pour la protection des riverains de l'autoroute (Copro), qui bataille depuis plus de dix ans contre le projet de la A 104, entre Méry-sur-Oise (Val-d'Oise) et Orgeval (Yvelines). « Nous ne voulons pas d'autoroute en zone urbaine. Le tracé retenu ferait passer l'autoroute dans une zone habitée par 200 000 habitants », explique Victor Blot, porte-parole du Copra.

Dans le sud du département, le ton monte également. Deux projets sont dans la ligne de mire des riverains de ce secteur vert des Yvelines : tout d'abord le prolongement de la A 12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi, puis la nouvelle déviation de la vallée de la Mauldre, qui reliera par une deux fois deux voies la A 13 à la N 12. Les membres du collectif Non à la A 12, oui au réaménagement de la N 10 craignent que « ces projets ne s'accompagnent d'une urbanisation anarchique ».



TRAPPES (YVELINES), LE 12 NOVEMBRE. Les opposants au tracé de la A 12 ont organisé une opération escargot. (LP/V. BEAUGRAND.)

Mais les acteurs économiques du département sont loin de partager cet avis. « Le bouclage de la Francilienne est indispensable, souligne-t-on à la direction de Peugeot Poissy. Sur les 7 500 salariés qui travaillent sur le site de production, 1 000 viennent du Val-d'Oise et sont englués chaque matin dans les embouteillages. » La marque au lion fait aussi valoir des arguments écologiques. « Nous comptabilisons 1 000 mouvements de camions par jour. Ils passent où ils peuvent, notamment en zone urbaine, où ils roulent à 10 km/h et donc polluent plus que sur une voie express. »

De son côté, Jean-François Bernardin, président de la CCI de Versailles, plaide aussi pour davantage d'infrastructures routières. « Il n'y a pas de développement économique sans circulation. Or, si vous regardez la région parisienne, à l'est, elle compte trois rocades sans péage, alors qu'à l'ouest le bouclage de la A 86 n'est toujours pas achevé. Résultat, alors que nous avons le plus grand aéroport d'Europe, il faut pratiquement deux heures en voiture pour relier Saclay (Essonne) à Roissy. Certains grands groupes implantés dans le département, comme Bouygues, ont d'ailleurs déménagé leur siège à Paris. »

VÉRONIQUE BEAUGRAND

Transports en commun : les projets prioritaires

Voici les principaux projets inscrits au schéma d'aménagement de l'Île-de-France, à réaliser d'ici à 2030

1 UN SUPER-MÉTRO AUTOUR DE PARIS.

Deux projets font débat entre la RATP qui, avec son « métrophérique » (ici représenté), doit relier les terminus des stations de métro et la région, qui imagine plutôt une rocade baptisée « Arc express » qui relierait les RER par Saint-Denis, Val-de-Fontenay, et Bourg-la-Reine.

2 UNE ROCADE FERRÉE EN GRANDE COURONNE.

L'enquête publique a commencé pour un premier tronçon entre Sartrouville et Noisy-le-Sec. RFF (Réseau ferré de France) souhaite déjà prolonger ce tronçon tout autour de Paris de Noisy à Achères en passant par Massy, sous forme d'un tram-train.

3 LE RER E DE SAINT-LAZARE À LA DÉFENSE.

C'est l'une des demandes prioritaires des entreprises de La Défense. Une deuxième liaison RER, en plus du RER A, mais depuis Saint-Lazare.

4 PROLONGER LE TRAM PARISIEN.

Le tram commence à rouler le 16 décembre entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry. Le Sdrif prévoit un prolongement en deux étapes, d'abord jusqu'à porte de Clignancourt puis porte Maillot.

5 UN DEUXIÈME TUNNEL ENTRE CHÂTELET ET GARE DU NORD.

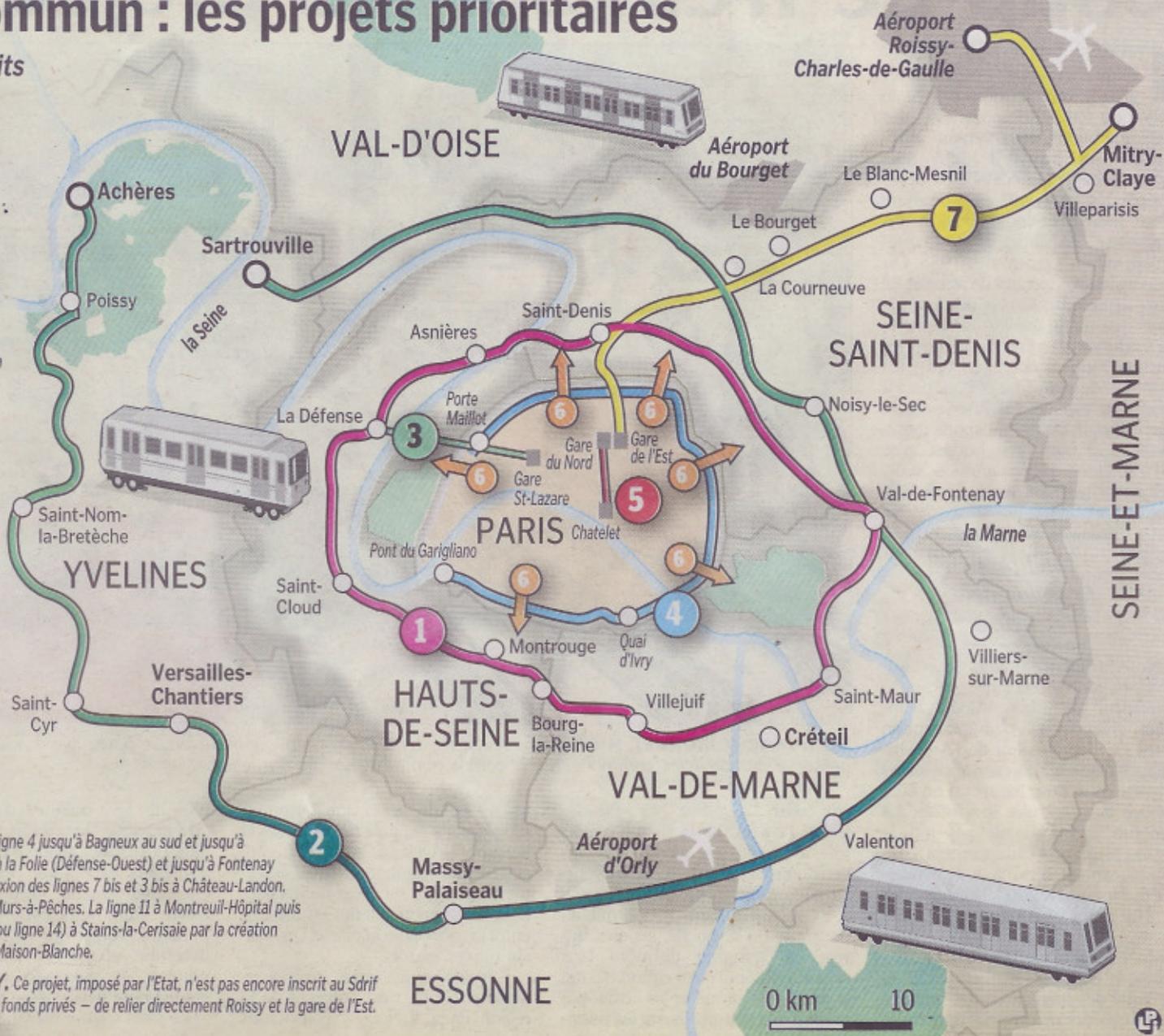
C'est l'un des projets indispensables pour éviter l'embouteillage continu des RER B et D dans Paris.

6 PROLONGER DIX LIGNES DE MÉTRO.

La ligne 4 jusqu'à Bagneux au sud et jusqu'à Mairie-de-Saint-Ouen au nord, la ligne 1 à l'ouest jusqu'à la Folie (Défense-Ouest) et jusqu'à Fontenay à l'est. La ligne 5 jusqu'à Place-de-Rungis au sud. Connexion des lignes 7 bis et 3 bis à Château-Landon. La ligne 7 jusqu'au Bourget. Ligne 9 jusqu'à Montreuil-Murs-à-Pêches. La ligne 11 à Montreuil-Hôpital puis la Boissière. Ligne 12 à Mairie-d'Aubervilliers. Ligne 13 (ou ligne 14) à Stains-la-Cerisaie par la création d'un tunnel entre Haussmann et la Fourche. Ligne 14 à Maison-Blanche.

7 UNE LIAISON EXPRESS JUSQU'À ROISSY.

Ce projet, imposé par l'Etat, n'est pas encore inscrit au Sdrif car la région le conteste. Il doit permettre – grâce à des fonds privés – de relier directement Roissy et la gare de l'Est.



Le document que doit présenter demain Jean-Paul Huchon, le président PS de la région Île-de-France, recherche des « alternatives à l'usage de la voiture et du camion ». Le développement d'un super-métro autour de la capitale et la prolongation du tram parisien et de certaines lignes de métro font partie des solutions envisagées.

« Il faut remettre en cause la voiture comme modèle »

MIREILLE FERRI, vice-présidente du conseil régional (groupe des Verts) chargée du Sdrif *

Vous vous opposez à plusieurs projets routiers et prônez le développement des transports en commun. Or la voiture sera toujours, même en 2020, le premier mode de transport en Ile-de-France...

■ **Mireille Ferri.** En dix ans, le trajet domicile-travail s'est allongé de 88 % — et c'est surtout le fait de déplacements en voiture. Les gens en ont ras le bol de passer leur temps dans les bouchons. Les nouveaux projets routiers que veut imposer l'Etat organisent encore des déplacements généralisés. L'idée que tout le monde puisse circuler partout, dans tous les sens, est inacceptable. Il faut plutôt organiser les déplacements par grands pôles, sans toujours passer par Paris, intensifier les transports en commun en petite couronne avec une rocade de métro et en grande couronne en organisant les transports en commun autour des pôles. **Ne faudrait-il pas quand même prévoir une quatrième rocade routière autour de Paris au-delà de la**



Mireille Ferri. (DR.)

Francilienne ?

Non. Tout cela créerait de l'étalement urbain. Regardez le projet de nouvelle autoroute entre Melun et Meaux, par exemple, il y a déjà des projets pour y créer le long de cette voie une grande zone de fret. Puis il y aura du logement car les terrains ne sont pas chers. Mais comme il n'y a pas

d'emplois, les nouveaux habitants prendront leurs voitures pour aller travailler loin. Résultat : la nouvelle autoroute sera à nouveau engorgée. Il faut sortir de cette logique.

Est-ce que ce n'est pas une opposition de principe à la voiture ?

On ne peut pas parler de mutation énergétique, d'augmentation du prix du pétrole, de protection de l'environnement et continuer à développer des projets routiers. Il faut remettre en cause la voiture comme modèle. C'est aussi une question d'égalité.

PROPOS RECUEILLIS PAR N.F

* Sdrif : Schéma directeur de la région Ile-de-France

L'automobiliste francilien diabolisé

« **S**ANS LE DIRE franchement, la région Ile-de-France, suivant l'exemple de Paris, a décidé de diaboliser les quelque 5 millions d'automobilistes franciliens qui chaque jour sont dans l'obligation de se déplacer en voiture pour se rendre à leur travail » : Roger Karoutchi, le président du groupe UMP au conseil régional IDF n'en démord pas. Selon lui, le président socialiste Jean-Paul Huchon (qui, sans les Verts, n'a pas de majorité régionale) a dû se résoudre, sous la pression des « ayatollahs écologistes », à « déclarer la guerre aux voitures et aux routes ».

Demier exemple en date, selon Karoutchi, le projet de budget 2007 réduit très sensiblement les crédits dévolus à l'amélioration du réseau routier et de la sécurité routière ainsi que la résorption des bouchons. « Concernant les routes, les autorisations de programmes votées pour l'an prochain sont en recul de 41 %, nous explique-t-il, ce qui signifie clairement que l'amélioration du réseau routier n'est plus du tout une priorité. Cela ne manquera pas de compliquer la vie des millions de banlieusards, surtout en grande couronne, qui n'ont pas d'autre alternative, en raison du manque de transports en commun, que de prendre leur voiture. » « Même si, se presse-t-il d'ajouter, je défends par ailleurs le développe-

ment des transports en commun et d'une carte orange unique. » Autres chiffres inquiétants à ses yeux : « Les sommes allouées pour la voirie départementale baisseront de 39 % l'an prochain, et celles pour la sécurité routière de 29 % ».

Hausse de la taxe sur les cartes grises

« Le désengagement est général », poursuit le responsable francilien de l'UMP qui lie les autres mesures « antivoitures » prises ou à prendre. D'abord, note-t-il, la région a voté le 15 novembre la hausse des taxes sur l'essence au 1^{er} janvier qui « entraînera, selon Karoutchi, un surcoût annuel de 75 € pour un automobiliste qui fait un plein par semaine ». Autre décision : la hausse de 64 % en deux ans de la taxe sur les cartes grises qui, selon lui, a entraîné un manque à gagner de 64 € pour l'achat d'une voiture de 5 CV et de 115 € pour une 9 CV.

Enfin, la volonté régionale d'abandonner le prolongement de l'autoroute A 12 (Saint-Quentin-en-Yvelines/Les Essarts-le-Roi), la liaison Saint-Quentin/Saclay/Palaisseau, le prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval... — au total sept

projets seraient concernés — sonnent le glas, d'après Karoutchi, de l'amélioration à long terme du réseau routier en Ile-de-France.

Une crainte relayée par Christian Gérondeau, le président des Automobiles Clubs : « Si 70 % des déplacements se font en voiture, c'est que les gens, la plupart du temps, n'ont pas d'autre alternative, affirme-t-il. Tout le monde n'a pas la chance d'habiter le centre de Paris et de pouvoir se déplacer en métro et en RER. » Pour le représentant des automobilistes, « c'est une erreur idéologique et doctrinale que d'opposer les automobilistes et ceux qui circulent en transports en commun en expliquant comme le font certains que la voiture c'est mal et le métro c'est bien ». A terme, explique Gérondeau, « si on laisse le réseau routier se dégrader, les embouteillages iront croissants », pénalisant, selon lui, les populations les moins aisées contraintes de s'exiler en grande banlieue.

JEAN-MARC PLANTADE

PAGE 4

Coup de frein sur les projets routiers en région