

Communiqué de Presse

« Grenelle de l'environnement » et autoroutes en l'Ile-de-France : la stratégie du pourrissement ?

vendredi 18 janvier 2008, par [CO.P.R.A184](#) (Date de rédaction antérieure : 1er janvier 2008).

RESUMÉ :

L'Ile de France est au cœur de projets d'aménagement de grande ampleur avec trois grandes Opérations d'Intérêt National (OIN) qui couvrent la région. Initiés par le précédent gouvernement, ces projets sont aujourd'hui en contradiction avec les engagements et la philosophie du grenelle de l'environnement. Ils sont notamment fondés sur une vision du développement basé sur la multiplication de nouveaux grands axes routiers (130 km uniquement dans les Yvelines). Tous les riverains des multiples projets autoroutiers et voies rapides en périphérie parisienne se heurtent aujourd'hui au silence du Ministre Jean-Louis Borloo. Des pressions sont même exercées sur la région pour qu'elle réintègre les projets autoroutiers dans le nouveau projet de SDRIF.

A cet égard, le projet A104 de prolongement de la francilienne dans l'Ouest parisien est symbolique de ce que vivent les populations. Imposé par le précédent ministre des transports en octobre 2006, il est combattu depuis 16 ans par le collectif du COPRA184. Il a déjà été annulé trois fois par trois premiers ministres. En drainant un flux de plus 110.000 véhicules/jour à travers 23 km de zones urbaines, il met en particulier en péril la santé des riverains et l'environnement des bords de Seine... Ce projet concrétise toutes les contradictions entre la politique annoncée et la réalité de ce que vivent des millions de franciliens, confrontés aussi à tous les exercices du pouvoir et les ambitions au niveau local.

Le dossier A104 est l'exemple parfait de tout ce qu'a dénoncé le Président de la République lors de son discours de clôture du grenelle de l'environnement et n'entre en outre dans aucun des 4 cas d'exception fixés sur la « construction de nouvelles autoroutes ». Pourtant ce projet est toujours soutenu par la Direction régionale de l'équipement, qui le présente comme un « cas à part » et qui se hâte de boucler les études pour la fin du premier trimestre 2008. Au-delà des nouveaux groupes de travail (les 33 chantiers) qui vont être mis en place par le ministre du MEDAD, l'île de France, première région de France, sera donc à la fois le terrain concret et le révélateur pour les citoyens des intentions réelles de l'Etat en matière de « rupture » avec les politiques du passé et des moyens dont il entend se doter pour les faire appliquer...

COMMUNIQUÉ INTÉGRAL :

Le grenelle de l'environnement devait être une « révolution écologique », annonçant une « politique de rupture » et de « transparence ». Mais ce que vivent dans leur environnement immédiat des

millions de franciliens ressemble de plus en plus à « la Grande Illusion ». En particulier pour le dossier du prolongement de la Francilienne (A104), le ministre Jean-Louis BORLOO continue d'opposer son silence aux demandes d'entretien répétées du COPRA184 alors que ce dossier n'entre, de toute évidence, dans aucune des 4 catégories d'exceptions du « grenelle » sur les autoroutes.

L'Etat considère que l'Ile-de-France est une région économiquement en retard et veut en faire « un pôle d'exemplarité » (discours de JL Borloo du 29 juin dernier pour présenter le MEDAD). En tout, trois grandes Opérations d'Intérêt National de plusieurs dizaines de milliards d'euros couvrent toute la région parisienne avec de multiples projets d'aménagements.

Ces projets ont été initiés par le précédent gouvernement et n'intègrent donc pas la nouvelle politique issue du grenelle de l'environnement. Ils sont notamment fondés sur une vision du développement économique basée sur la multiplication des axes routiers (depuis le Grenelle la « mobilité » et l'« accessibilité » doivent dorénavant passer par le développement des transports en commun de rocade et un urbanisme polycentrique densifié), la création d'immenses zones commerciales, l'extension de projets d'aménagements sur de nombreuses trames vertes vues seulement comme des opportunités foncières. Ils ont été élaborés sans véritable démocratie participative, car les parodies ou absence de « Débat Publics » n'ont servi le plus souvent qu'à les imposer en l'état. Ainsi, rien que dans les Yvelines, la construction 130 Km d'autoroutes et voies rapides reste programmée.

Que ce soit pour les projets A104, A12, A16, RD30, ou encore, de 4^e rocade autour de Paris, les riverains franciliens de tous ces projets se heurtent aujourd'hui au silence du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durables.

Les pressions exercées par l'Etat sur la région Ile de France à l'occasion de l'Enquête Publique du nouveau SDRIF, pour qu'elle réintègre contre son gré les projets autoroutiers au schéma directeur sont le signe inquiétant d'une volonté politique de continuité et non de rupture en la matière.

Parmi ces projets, le projet de prolongement de l'autoroute A104 dans l'ouest parisien (Francilienne), que combat depuis 16 ans le collectif du CO.P.R.A184, est le symbole de tout ce que dénonce le grenelle de l'environnement. Il est la parfaite antithèse des multiples engagements du président de la république lors de son discours de clôture du grenelle de l'environnement.

Le tracé retenu par le précédent ministre des transports en 2006 était le pire :

- Celui qui ne traverse que des zones urbaines amenant un flux de plus de 110.000 véhicules/jour à quelques mètres de zones résidentielles les plus denses ou encore d'écoles.
- Celui qui était le plus destructeur pour les derniers espaces verts urbains en traversant des zones vertes protégées et en saccageant des bords de Seine à trois reprises.
- Celui qui était l'un des plus émetteurs de gaz à effet de serre en raison des pentes rencontrées (+28%),
- Celui qui faisait courir un risque sur l'eau en traversant des périmètres de protection rapprochée de captage d'eau potable,
- Celui qui avait déjà été annulé 3 fois par 3 premiers ministres en exercice,
- etc.

Ce tracé a été imposé en 2006, avant la prise de conscience environnementale du gouvernement, contre l'expression massive des 12.000 participants du plus grand débat public jamais organisé et d'une majorité des élus concernés, alors qu'aucune étude sérieuse d'impact environnemental et sanitaire n'avait été fournie, alors que le « coût pour l'environnement » n'a pas été inclus dans ce projet, alors que certains experts nommés étaient « partie prenante » dans les programmes

autoroutiers, ou encore, alors que les véritables objectifs du projet autoroutier (les projets OIN) ont été cachés aux populations pendant les 4 mois du débat.

Ce dossier A104 est le symbole parfait d'une politique d'aménagement d'un autre âge, qui aurait été à reconsidérer en premier lieu comme signe fort de volonté de rupture. Pourtant, à cette demande de réévaluation du projet le ministre du MEDAD Jean-Louis Borloo oppose son silence. Il refuse même de recevoir les représentants du COPRA184 qui l'ont pourtant sollicité par courrier à plusieurs reprises. Et, dans le même temps, l'Etat poursuit les études préliminaires en vue de l'Enquête Publique. Ces études sont menées grand train pour être bouclées à la fin du premier trimestre 2008, selon le représentant de la Direction régionale de l'équipement qui qualifie le prolongement de la Francilienne de « cas à part ».

Mais de quel « cas à part » parle-t-on ?

Selon les engagements du grenelle « La capacité routière globale du pays ne doit plus augmenter, sauf pour éliminer des points de congestion et des problèmes de sécurité, ou d'intérêt local ». On a également entendu l'exception évoquée pour les « contournements de villes ».

Ces 4 exceptions paraissent bien pratiques car il semble aisé d'y trouver un justificatif à tous les projets en cours ou à venir et donc un moyen de poursuivre, sans se renier, les politiques du passé (40 % du budget de l'agence de financement des infrastructures de transport de France, qui vient d'être voté, sera encore consacré en 2008 au financement des routes et des autoroutes). En réalité l'analyse poussée montre que le prolongement de la Francilienne n'entre dans aucune des catégories précitées. Pourquoi ?

S'agit-il d'un contournement de ville ?

Si l'on n'y regarde de près, on peut penser qu'il s'agit du contournement de Paris, mais la réalité est tout autre...

Dans l'esprit, la nécessité d'un contournement de ville ne peut se justifier qu'au regard d'une absence de contournement existant et de la nécessité de résoudre un problème (bruit, pollution de l'air, engorgement du trafic,...) que génère le passage du trafic dans une ville. Mais le trafic de transit ne passe plus dans Paris depuis longtemps. Il existe déjà cinq grands axes pour écouler le trafic Nord/Sud autour de la Capitale : A104 Est, A86 Est, Périphérique Est, Périphérique Ouest, A86 Ouest dont l'ouverture est proche.

Et pour ce qui est de la lettre, le prolongement de l'A104 ne constituerait en rien un contournement de Paris puisque les 23 kilomètres en projet ne représentent qu'une infime partie des 70 kilomètres nécessaires pour obtenir un vrai bouclage de l'A104 qui s'arrête aujourd'hui aux Ullis dans l'Essonne. N'est-ce alors qu'une étape vers ce bouclage ? Certainement pas pour plusieurs raisons. La première, symbolique, tient à la parole de l'Etat qui, dans le respect de la transparence promise, aurait dû en informer les populations lors du Débat Public (dossier présenté comme un prolongement et non un bouclage). Mais surtout, parce que ce bouclage est en réalité impossible en raison notamment du « classement préventif » de la Plaine de Versailles. Enfin, on ne peut de toute façon justifier le contournement d'une ville par le passage à travers d'autres villes.

S'agit-il de résoudre un problème de congestion ?

Au contraire. En choisissant un tracé qui ne peut être prolongé en bouclage, l'Etat crée les conditions d'une immense congestion future sur l'A13 et l'A14 dont les conséquences se propageront à l'A12, l'A86 et jusqu'à la N118 dans les Hauts-de-Seine et l'Essonne. Pourquoi ? Parce que le tracé

retenu en 2006 prévoit de jeter les 110.000 véhicules de la future A104 dans le « cul de sac » de l'échangeur Poissy/Orgeval, c'est-à-dire dans le couple A13/A14 vers Paris qui ne peut absorber additionnellement que 63.000 véhicules sur les 110.000. Ces 63.000 véhicules chercheront à rejoindre l'A10 et l'A104 au Sud en empruntant les autoroutes existantes déjà proches de la saturation aujourd'hui : les axes A12, N286, A86, N118. Quant aux 47.000 véhicules restants sur l'A104 qui ne pourront être écoulés par ces autoroutes, ils se jetteront sur toutes les routes locales possibles. C'est pourquoi l'Etat cherche déjà à élargir des bouts de routes régionales en créant localement de petits tronçons de « pseudo autoroutes » à travers de grandes villes comme à Plaisir avec l'élargissement à 4 voies de la RD30 en pleine ville... Mais cela n'y changera rien car à ce trafic « mécanique » de l'A104 viendra s'ajouter celui engendré par les aménagements des deux O.I.N. du département des Yvelines, soit plusieurs dizaines de milliers de véhicules supplémentaires.

Cette perspective préoccupante est à rapprocher de la situation actuelle pour finir de mettre à mal l'argument de la congestion. Car aujourd'hui, sans l'A104, le département des Yvelines est l'un des moins congestionnés d'IdF. En outre, comme dans le reste de la Région et comme le confirment les études récentes, le trafic général y décroît même légèrement. Quant au trafic Nord/Sud du département, facilement comptabilisable puisqu'il nécessite le franchissement des ponts de la Seine, les comptages de la DDE en notre possession montrent qu'entre 1994 et 2004 le nombre de véhicules a décru de plus de 7000 véhicules/jours.

S'agit-il alors de résoudre un problème de sécurité ?

Le seul axe présentant un problème de sécurité est la Nationale 184. Tout le monde s'accorde à dire que la résolution du problème de cet axe parallèle au tracé d'A104 en projet est impérieuse. Justifie-t-elle pour autant la création de 23 kilomètres d'autoroute ? Nous touchons là au machiavélisme politique. Car les budgets d'aménagement de cette voie en vue de fluidifier la circulation et de la rendre plus sûre, alors qu'ils avaient été votés, n'ont pas été utilisés. La voie a été (volontairement ?) laissée à l'abandon. Or ces crédits, bien que conséquents, n'avaient rien à voir avec les 2 milliards d'euros prévus pour prolonger l'A104. Mais avec l'argument de la sécurité en moins, la justification du projet « Francilienne » s'en serait trouvée amoindrie...

S'agit-il enfin de servir un intérêt local ?

Bien sûr, il se trouve toujours un élu pour réclamer l'autoroute dans sa ville, comme le député maire de Poissy, Jacques Masdeu-Arus, (en procédure appel pour « recel d'abus de biens sociaux » et « corruption »). Mais de quel intérêt local parle-t-on ?

Car derrière les deux arguments « passe partout » régulièrement avancés par les partisans du béton et du bitume _« l'intérêt général » et le « développement économique »_ se cachent en réalité d'une part des intérêts très particuliers qui pourraient le plus souvent être servis par d'autres solutions moins onéreuses, et d'autre part une vision du développement économique souvent archaïque et pour le moins contradictoire avec les lignes directrices fixées par le Grenelle de l'environnement.

S'agissant des intérêts particuliers, on trouve notamment :

- la ville de Cergy-Pontoise dont la mauvaise conception initiale (absence de rocade et desserte seulement par deux boulevards en croix pour 178.000 habitants) lui fait espérer la création de cette rocade aux frais de l'Etat. Mais plutôt que de la réclamer chez elle, la ville préfère réclamer cette autoroute chez les autres pour ne pas importuner les Cergypontains.
- les villes de Saint-Germain-en-Laye et Chambourcy qui se verraient bien utiliser l'autoroute et pour cela, la réclame à Poissy.
- la municipalité de Poissy qui a placé son « Technoparc » à l'endroit le plus inaccessible de la ville

et n'imagine rien moins comme moyen de son désenclavement que la création d'une autoroute à travers la ville. Mais aussi parce qu'elle est empêtrée depuis bientôt 10 ans dans son méga projet de centre commercial des « Terrasses de Poncy » qui ne parvient pas à voir le jour, faute de cohérence. Alors elle voit dans l'arrivée dans sa ville du plus grand échangeur d'Europe autour des terrains concernés un moyen messianique de relancer le projet.

- etc.

Et s'agissant du développement économique, il paraît insensé de construire une autoroute contraire aux lignes du grenelle, pour servir un développement lui-même contraire au grenelle. Et pourtant...

Certains projets qui se dessinent pourraient le laisser croire. Notamment sur la zone de Chambourcy - Poissy - Orgeval où les trois municipalités comptent étendre et créer une immense zone commerciale (environ 100 ha d'ajout aux zones commerciales déjà existantes) dont les conséquences seront d'une part de tuer les commerces locaux de ces villes et d'autre part de faire affluer des dizaines de milliers de véhicules chaque jour qui encombreront les routes et en appelleront donc la construction de nouvelles. Sans compter qu'en créant peu d'emplois au m² aménagé (ce qui est le cas des zones commerciales) et en densifiant parallèlement l'habitat dans ces villes, celles-ci se voient soumises au risque de devenir des villes « dortoir » dans lesquelles les habitants n'auront d'autre choix que de prendre leur voiture (encore) pour aller travailler loin de chez eux.

Il faut donc espérer que dorénavant les intérêts locaux rejoindront l'intérêt général des engagements du grenelle dans une vision commune et coordonnée par l'Etat d'un développement économique durable.

Conclusion :

Si ce projet A104 est une exception alors tous les engagements du grenelle seront le prétexte à des exceptions. Ce formidable espoir d'une politique de rupture sera décrédibilisé pour longtemps et ce sont nos enfants qui le payeront. Si ce tracé A104 n'est pas annulé par le gouvernement pour rechercher une véritable concertation et des solutions alternatives dans un esprit d'adhésion prôné par le grenelle, alors bien d'autres projets en cours dans toute la région suivront le même chemin, car l'A104 est un maillon de projets OIN bien plus vastes, et c'est tout l'avenir de la région parisienne qui est en jeu dans ces prochains mois décisifs. Les projets d'aménagements en cours de la région Ile de France seront le symbole fort et concret, de la réelle volonté politique du gouvernement de tenir ses engagements.

Est-il utile de monter de nouveaux groupes de travail (les 33 chantiers) alors que les mois de travail du grenelle ont déjà fait l'exercice ? Les citoyens attendent maintenant la traduction concrète sur le terrain des engagements du grenelle, plutôt que de nouvelles stratégies de communication qui, une fois de plus, pourraient retarder l'action, ou même, s'en affranchir. Aujourd'hui nous souhaitons que le ministre prenne clairement position sur le dossier de prolongement de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Poissy/Orgeval.

En guise de cadeau de Noël, la pollution de l'air a atteint un niveau record les 23 et 24 décembre dernier. Une pollution maximale de 10 sur 10 sur l'échelle définie par Airparif pour l'ensemble de l'Ile-de-France. Un pic de pollution de 276 ug/m³ de particules fines « PM10 » a même été atteint sur la station installée près de l'Autoroute A1 à saint Denis, dont la configuration rappelle celles de certaines villes touchées par le projet de prolongement de l'A104 et qui vivent déjà aux abords des autoroutes A15, A115, A13 et A14. C'est 7 fois plus que la valeur moyenne réglementaire, 14 fois plus que la norme définie dans la nouvelle directive européenne, 28 fois plus que les seuils moyens recommandés par l'OMS. Alors, fort des nouveaux engagements du grenelle, le rôle de l'Etat ne serait-il pas d'investir pour protéger ces populations riveraines sinistrées, plutôt que reproduire les

mêmes erreurs en construisant une nouvelle autoroute en pleine zone urbaine, à fortiori en toute connaissance de cause sur les répercussions sanitaires et environnementales de tels projets ?

Qui sommes-nous ?

Le CO.P.R.A. 184, Collectif pour la Protection des Riverains de l'Autoroute A 184 (devenue A 104), lutte depuis 1991 contre cet avant-projet d'autoroute internationale en zones urbanisées. Il regroupe 17 associations luttant contre l'avant-projet autoroutier et compte à travers ces 12 comités de ville plus de 27.000 adhérents et sympathisants. Apolitique et collégial, le CO.P.R.A.184 réunit des citoyens de tous horizons et de toutes convictions qui se rejoignent pour défendre une vision durable et responsable de notre développement économique. Il est défendu par Maître Corinne Lepage, ancien Ministre de l'environnement.

Pour plus d'informations : [contact a104.org](http://contact.a104.org)