

Le refus de l'autoroute A 104 en zones urbanisées : la détermination du CO.P.R.A. 184

Depuis sa création, en 1991, le **CO.P.R.A. 184** (Collectif pour la Protection des Riverains de l'Autoroute 184, devenue A104) s'oppose avec force et détermination au « **Projet A104** », de « **Prolongement de la Francilienne dans l'Ouest Parisien** », sur 22 km, de MÉRY-sur-OISE (Val d'Oise) à POISSY-ORGEVAL (Yvelines).

1-L'historique et la situation du projet A 104 :

- **Octobre 1989** : Michel Rocard, alors Premier Ministre, décide de réviser le Schéma Directeur de la Région parisienne et inscrit en priorité, dans l'ouest parisien, le « Bouclage de l'A86 » et le « Bouclage de la Francilienne ». A partir de là, les Hauts Fonctionnaires en charge du dossier ressortent un projet vieux de plus de 30 ans (1965) de « Réalisation d'une jonction par voie rapide à 2 fois une voie entre l'A15 et l'A13 afin de desservir les 2 villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint Quentin en Yvelines ».
- **1991** : suite à l'annonce publique du projet d'autoroute A184 reliant Cergy à Orgeval, plusieurs associations de défense de l'environnement s'associent et fondent le collectif CO.P.R.A. 184. qui organise alors une réunion publique d'ampleur régionale où les populations et les municipalités concernées viennent exprimer leur farouche opposition.
- **Entre 1992 et 1998** : plusieurs « concertations des populations » sont mises en place par les Préfets coordonnateurs successifs. Ces réunions ne sont que des « simulacres de concertations » qui alternent avec des expertises mises en place par l'Etat, sous la pression du collectif CO.P.R.A. 184 qui multiplie ses actions de défense des populations (opérations escargot, occupations de ponts et de péages d'autoroutes, manifestations à pieds devant la préfecture de Versailles en présence de plus de 250 élus munis de leur écharpe tricolore ...).
En 1996, le projet autoroutier est rebaptisé « A104 » et 3 variantes de tracés sont présentées au public par l'Etat.
Au cours de ces années, trois Premiers Ministres ont été amenés à annuler le tracé de l'autoroute à cause de l'opposition très forte des populations et des élus locaux : Pierre Bérégovoy en 1993, Edouard Balladur en 1995 et Lionel Jospin en 1997.
- **1999** : le nouveau Président de la Région IdF, Jean-Paul Huchon, n'inscrit pas le « Bouclage de la Francilienne par l'ouest parisien » au contrat de plan 2000-2006 : le blocage du dossier est alors amorcé.
- **2001** : après 10 ans de combat, l'A104 n'a toujours pas d'existence juridique car il n'y a eu aucune enquête publique et donc aucune DUP.
- **30 mai 2005** : le Ministre de l'Equipement saisit officiellement la CNDP à propos du « Bouclage de la Francilienne dans l'ouest parisien » qui s'appellera désormais « Prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval ».
- **Mars à juin 2006** : un Débat public sans précédent a lieu, avec 27 réunions publiques au cours desquelles plus de 12 000 participants – du jamais vu en France – s'opposent au projet d'autoroute A 104 en zones urbanisées.
- **Octobre 2006** : le Ministre des Transports choisit le « Tracé Vert » (cf. carte du tracé) parmi les 5 tracés mis à l'étude, lors du Débat public.
- **Février 2007** : plus de 10 000 personnes descendent dans la rue, à Conflans Sainte Honorine, à l'appel du CO.P.R.A. 184, des associations partenaires et des Elus de la Région, pour manifester contre la décision du Ministre.
- **Juin 2008** : le « Comité des Maires contre l'A104 » qui vient de se créer et le CO.P.R.A. 184 organisent une manifestation à pieds, entre Poissy et Carrières : des milliers de personnes sont encore dans la rue après 20 ans de combat.
- **De 2009 à 2011** : les Elus du Val d'Oise, de Conflans-Sainte-Honorine et d'Achères réclament la réalisation de l'A104 ou négocient avec l'Etat. Au Sud d'Achères, les Elus refusent l'A104.
- **Décembre 2011** : l'Etat lance un appel d'offres pour la réalisation des études préparatoires à l'enquête d'utilité publique pour la réalisation du prolongement de la Francilienne A 104 de Méry-sur-Oise à Achères.

- **Mai 2012** : changement de Pouvoir Exécutif. Le nouveau Ministre des Transports exprime la nécessité de hiérarchiser les projets du SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transports) en raison de la crise économique. Si les projets de lignes LGV sont cités, quid des projets autoroutiers ?
- **Jun 2013** : la **Commission Mobilité 21, mise en place en octobre 2012, a placé le projet A104 parmi les projets de « seconde priorité » et non de « première priorité ».**
- **Année 2014** : suite aux élections municipales de mars 2014 qui ont modifié le paysage politique de nombreuses villes concernées par le projet A104, le CO.P.R.A. 184 a été reçu par les nouveaux maires ainsi que par ceux qui ont été réélus.
- **Année 2015** : le Collectif s'est à nouveau rapproché des maires, afin d'obtenir, de leur part, le vote de délibérations, de la part des Conseils municipaux.
Le CO.P.R.A.184 s'est mobilisé lors des élections départementales de mars et régionales de décembre, par l'envoi de questionnaires aux candidats. D'autre part, il s'est mobilisé, en relation avec FNE et FNE-IDF, lors de la COP 21 (Du 30 nov. au 12 déc. 2015). De plus, nous avons sorti un nouveau film, en novembre 2015, mettant en exergue la problématique du projet A104.
- **Année 2016** (25 ans de combat contre le projet). Suite aux demandes qu'il a faites auprès des Ministres (Ecologie et Transports) et auprès de la nouvelle présidente de la région IDF, le CO.P.R.A. 184 a été reçu par M. Stéphane BEAUDET, Vice-président chargé des Transports, à la région IDF et est en attente de dates de rendez-vous avec les Ministres.

2-Les raisons de la détermination du CO.P.R.A. 184 :

La détermination du CO.P.R.A 184 s'appuie sur la forte mobilisation des populations et sur les arguments irréfutables qui ont conduit trois Premiers Ministres à annuler ce projet (Messieurs BEREGOVOY, BALLADUR et JOSPIN) :

- **La réalisation proposée au milieu des villes est stupéfiante et irresponsable.**
D'année en année, la zone concernée par le projet s'est très fortement urbanisée, dans toutes les communes, si bien qu'actuellement, de très nombreuses habitations individuelles et collectives ainsi que des établissements scolaires et hospitaliers, des aires de jeux et de loisirs et des terrains de sports, sont concernés. Rappelons qu'en France, près de 18 000 personnes meurent chaque année à cause de la pollution générée par de telles infrastructures, soit près de **quatre fois plus que lors des accidents de la route.**
- **Le « projet A104 » ne constitue pas un « Bouclage de la Francilienne » comme il est souvent présenté par les Autorités mais un simple « Prolongement » qui s'achèverait en cul de sac à ORGEVAL, sur le plus grand échangeur d'Europe** (55ha, 330 000 véh./jour, 4 fois l'échangeur de Rocquencourt).
Aucun bouclage ne sera réalisable, la plaine de VERSAILLES et la Vallée de CHEVREUSE étant des sites classés.
Au sud d'Orgeval, le trafic de 120 000 véh./jour de l'autoroute A104 à 2 fois 3 voies s'écoulerait sur les axes A13, A12, A86, RN12, RN118 et A10 déjà saturés.
- **Le coût prévisionnel de 3,2 Milliards d'Euros pour 22 km est exorbitant.** Ce projet représenterait à lui seul environ 30% du coût total des infrastructures routières prévues dans le Schéma national.
- **Il est constamment avancé que ce genre d'infrastructure concourt au développement économique.**
A terme, la construction d'une autoroute n'est pas créatrice d'emplois. Elle ne fait au mieux que les déplacer et souvent, de manière temporaire.
- **La crise économique a conduit à réexaminer les « Grands Projets » cités par les Pouvoirs publics pour justifier l'A104 :** la future « Plateforme multimodale d'Achères » de plus de 420 ha (nommée PSM « **Port Seine-Métropole** ») qui n'a pratiquement pas été évoquée lors du débat public de 2006 et le futur « **Canal Seine-Nord** ». Le débat public de PSMO relatif aux 120 ha de la partie ouest du port PSM a eu lieu à l'automne 2014. La CPDP a rendu son rapport le 12 février 2015. Ports de Paris a décidé de poursuivre alors son projet « **Port Seine-Métropole Ouest** » suivant les caractéristiques principales présentées lors du débat public et de lancer les études et procédures en vue de la déclaration d'utilité publique et de l'obtention des autorisations pour la réalisation des travaux.

3-La proposition du CO.P.R.A. 184 :

Avant de créer toute nouvelle infrastructure autoroutière, le CO.P.R.A. 184 demande que soient déjà étudiés les points suivants :

- Amélioration de la RN 184 en supprimant des intersections à niveau et des goulets d'étranglement.
- Réalisation de l'échangeur prévu à l'origine entre la RN184 et l'A14 à Saint-Germain-en-Laye.
- Amélioration de la protection des riverains de la RN 184 (enfouissements, tunnels, casquettes, merlons ...).
- Réalisation complète de la tangentielle ferrée Ouest (de Saint-Quentin en Yvelines à Cergy).
Cette liaison parallèle à la RN 184 pourrait sérieusement la soulager (service voyageurs et trafic FRET).

4-En résumé :

Le projet A104 est une **aberration économique et surtout sanitaire** qui met gravement en danger la santé des 300 000 habitants de la zone.

En effet, depuis plusieurs années, des études européennes et mondiales démontrent, à partir de données scientifiques bien établies, que la pollution atmosphérique est la cause de **nuisances sanitaires majeures** et que la pollution due à la circulation routière en est largement responsable.

Les **autoroutes situées en zones urbanisées** ne devraient donc plus être d'actualité.

Christiane PARAVY

Présidente du CO.P.R.A. 184

Victor BLOT

Fondateur du CO.P.R.A. 184 et Porte-parole honoraire

Laurent LANTOINE

Porte-parole du CO.P.R.A. 184

Pour en savoir plus sur le « Prolongement de la Francilienne », sur l'action du CO.P.R.A. 184 **et pour nous contacter** :

<http://www.copra184.org> contact@copra184.org

<https://www.facebook.com/CopraA184/info/>

<https://twitter.com/copra184>

Sondage « A 104 » IFOP/COPRA

Mai 2012 : le CO.P.R.A. 184 décide de mesurer l'opinion des habitants de la région qui n'ont pas été écoutés lors du Débat public de 2006 en confiant à l'IFOP (Institut Français d'Opinion Publique) l'organisation et la réalisation d'un sondage.

L'IFOP choisit alors un échantillon constitué de 2/3 d'habitants « non riverains » et de 1/3 de « riverains » des huit communes traversées par le « tracé vert » (Pierrelaye, Eragny, Herblay, Conflans-Sainte-Honorine, Achères, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Orgeval).

Les résultats du sondage :

- ▶ Une très nette majorité des sondés (59%) estime que le passage d'une infrastructure autoroutière en plein tissu urbain est une « mauvaise chose ».
- ▶ Sur le plan du développement économique local, à peine plus de la moitié des sondés (52%) considère que ce projet aurait un effet bénéfique.
- ▶ 72 % des sondés pensent que le budget devrait être engagé pour les transports collectifs.
- ▶ 74 % des sondés pensent que le débat public de 2006 n'a pas pris en compte l'avis des populations.
- ▶ 58% des personnes interrogées pensent que ce projet aurait un effet négatif sur la circulation
- ▶ 79% des personnes souhaiteraient qu'un référendum soit organisé pour aborder la question du projet A104.
- ▶ Lors de ce référendum, 71 % des sondés, non-riverains et riverains, voteraient « contre » ce projet.

En conclusion de ce sondage :

Le rejet de cette infrastructure est quasi unanime par les populations riveraines et non-riveraines.

La vision de l'avenir de leur région qu'elles se font (région de plus en plus urbanisée) se base sur un développement durable axé sur des transports collectifs et des emplois pérennes (que ne leur apporterait pas cette autoroute) tout en préservant leur santé, leur cadre de vie et leur environnement.

Qu'est-ce que le CO.P.R.A. 184 ?

Le CO.P.R.A. 184 regroupe **17 associations** luttant contre le projet autoroutier A104 et compte, à travers ses **12 comités de ville, 115 administrateurs** et plusieurs milliers d'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 **combattre le projet A104 en zones urbanisées** et défendre une politique durable du développement de notre région **respectueuse de notre environnement, de notre santé et de notre cadre de vie.**