

# PROLONGATION DE L'AUTOROUTE A 104

## Le contexte du projet :

Le projet proposé par le Maître d'Ouvrage a pour vocation de répondre aux objectifs suivants:

- Faciliter les déplacements locaux des habitants et des entreprises
- Améliorer la desserte des zones économiques de la région
- Résorber tout ou partie des encombrements quotidiens à Eragny, Poissy ou Saint-Germain-en-Laye
- Renforcer la sécurité routière

Aussi bien les communes que les populations concernées ne peuvent qu'être favorable à ces louables intentions. Cependant les violentes contestations exprimées par les élus et les riverains démontrent que personne (sauf semble-t-il certains représentants des acteurs économiques) ne peut croire un instant que ces objectifs seront atteints avec le projet proposé.

La nécessité de relier l'A104 à un autre circuit autoroutier est démontrée, selon le Maître d'Ouvrage, par une inéluctable augmentation du trafic routier dans les 15-20 ans à venir. Ceci appelle plusieurs remarques :

- La réponse à la question semble sans appel. Or on confond ici la nécessité, bien réelle, d'améliorer la qualité des déplacements avec la seule solution consistant à traiter le trafic automobile. L'imagination ne semble pas au rendez-vous.
- Selon le Maître d'Ouvrage, cette prévision repose sur l'hypothèse d'un prix de baril du pétrole à 60\$-70\$, alors que la fourchette des prix envisagés par les experts va de 120\$ à 300\$ d'ici 2020 !
- On ne tient aucunement compte des prescriptions environnementales qui ne manqueront pas de se mettre en place tôt ou tard, et qui amèneront inévitablement des restrictions d'utilisation des automobiles

Rappelons enfin que ces prévisions sont issues de modèles qui, pour respectables et savants qu'ils soient, reposent nécessairement sur des hypothèses qu'il conviendrait au moins de préciser et de valider, ce que le Maître d'Ouvrage ne fait nullement. A minima, il faudrait définir plusieurs scénarii possibles, combinant d'autres modes de transport, afin de choisir la meilleure solution. Mais rien de tout cela n'a été proposé, un seul type d'hypothèse est préconisé et le débat sur les autres possibilités n'est même pas esquissé comme si, malgré un débat public de qualité, le choix définitif était déjà arrêté.

Doit-on vraiment engager plus de deux milliards d'euros de fonds publics en supposant que rien ne changera dans notre société d'ici 2020 ?

***⇒ Le conseil Municipal d'Orgeval, dans sa délibération du 7 Juillet 2006, demande que les études justificatives de ce projet soient reprises en tenant compte des contraintes environnementales à venir et de la hausse prévisible du prix du carburant***

## Le projet :

Le dossier présenté au débat public tient pour acquis le fait que le raccord de la Francilienne doit se faire à Orgeval.

Au delà des chiffres et des modèles, il convient d'avoir une vue moins technocratique de la situation et de constater la réalité sur le terrain. Le Maître d'Ouvrage affirme sans rire que le trafic sur l'A13 peut encore augmenter sans entraîner un accroissement notable des encombrements ou, à tout le moins, qu'il est concevable de gérer un apport supplémentaire de 10 000 véhicules par jour. Il demeure cependant que cette hypothèse minimaliste n'a jamais été démontrée malgré les nombreuses questions posées à ce sujet, en particulier par les élus d'Orgeval. Le trafic de l'A 104 étant de 135 000 véhicules par jour, personne n'a encore compris ce qu'il adviendrait des 125 000 restant.

Tous les tracés proposés sont peu ou prou contestés, ils ont cependant le point commun de converger vers l'autoroute A13 déjà trop souvent saturée, même si la longueur des bouchons est encore inférieure à celle constatée sur d'autres autoroutes parisiennes. C'est d'ailleurs l'un des arguments majeurs du maître d'ouvrage pour justifier ce choix.

Enfin comment justifier le fait que cette portion d'autoroute doive être gratuite pour être efficace et admettre qu'une partie du trafic arrivant à Orgeval se dirigera sur l'A14, au péage déjà élevé ? Il y a là une contradiction remarquable dans les arguments du Maître d'Ouvrage.

L'aspect sanitaire est étrangement absent du dossier alors que de plus en plus d'études médicales soulignent l'augmentation des nuisances créées par la pollution sonore et chimique de l'automobile et leurs conséquences sur la santé publique. L'impact du projet sur un bassin de population atteignant 600 000 personnes, dont 200 000 directement concernées, ne fait pas partie des préoccupations du Maître d'Ouvrage.

Et que dire du respect des chartes de l'environnement pourtant promues haut et fort par le Conseil Régional ?

***⇒ Le Conseil Municipal d'Orgeval, dans sa délibération du 7 juillet 2006, refuse la création d'un échangeur autoroutier à proximité immédiate des habitations et ne veut pas que la voirie de la commune serve d'itinéraire de délestage aux inévitables bouchons qui ne manqueront pas de se créer.***

## **Propositions**

Comme de nombreux intervenants, la commune d'Orgeval propose des solutions alternatives ou complémentaires telles que le ferroutage, la mise en service de la voie ferrée « tangentielle ouest », le développement des transports en commun drainant le trafic de banlieue à banlieue, le transport fluvial à vocation industrielle ...

Le Maître d'Ouvrage affirme que chacune de ces solutions ne traiterait que 5% à 10% du trafic concerné. Mais c'est bien le cumul d'aménagements et d'améliorations locales qui contribuera efficacement à diminuer la concentration du trafic sur quelques axes saturés.

Les solutions locales répondent bien mieux au cahier des charges du Maître d'Ouvrage qu'un grand projet pharaonique.

**Toute solution qui devrait relier l'A104 à l'A13 ne pourrait être sérieusement envisagée sans que l'élargissement de l'A13 ne fasse partie intégrante du projet.**

***⇒ Le Conseil Municipal d'Orgeval, dans sa délibération de 7 Juillet 2006, demande que d'autres moyens de transport soient sérieusement étudiés et qu'aucun tracé ne puisse être retenu sans prévoir l'élargissement de l'A13***

## Conclusion

Le Conseil Municipal d'Orgeval considère qu'il a pour mission de protéger les populations qui l'ont élu et s'oppose à tous les projets qui pourraient mettre leur santé et leur cadre de vie en péril. Pour les raisons déjà évoquées, la commune a toujours refusé de choisir entre les différents tracés proposés tout en reconnaissant que les itinéraires rouge et vert, qui nuisent le plus fortement aux riverains, sont tout à fait inacceptables.

Il ne conteste évidemment pas la réalité des encombrements quotidiens à Eragny, Poissy ou Saint-Germain, ni la nécessité de favoriser le développement économique de la région. Il est parfaitement conscient que des solutions doivent être trouvées rapidement mais conteste fermement le choix unique qui lui est proposé.

Le maître d'ouvrage doit absolument tenir compte du fait qu'aucun projet ne pourra voir le jour au détriment des populations quelles qu'elles soient, ni avoir pour effet de transférer des bouchons d'une localité à une autre.

De nouveaux tracés ont été proposés au cours du débat public, ils méritent d'être étudiés sérieusement car ils tiennent compte des nombreuses objections exprimées, et en particulier du raccordement à l'A13.

L'élément budgétaire, s'il s'avère être l'un des enjeux essentiels de la décision ministérielle, ne peut être celui qui fera plier les élus, certes peu solidaires, mais unanimement conscients de l'enjeu majeur que représente un tel projet dans les communes qu'il sinistre.