

16ème législature

Question N° : 15918	De M. Aurélien Taché (Écologiste - NUPES - Val-d'Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition écologique et cohésion des territoires		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > voirie	Tête d'analyse > Inutilité publique du projet de liaison routière entre la RD30 et la RD190	Analyse > Inutilité publique du projet de liaison routière entre la RD30 et la RD190.
Question publiée au JO le : 05/03/2024 Date de changement d'attribution : 05/03/2024 Question retirée le : 11/06/2024 (fin de mandat)		

Texte de la question

M. Aurélien Taché attire l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur l'inutilité publique du projet d'État initialement appelé « projet A104 de prolongement de la Francilienne » dans l'Ouest parisien, requalifié indirectement dans la dernière mouture du SDRIF-E, à l'initiative du conseil départemental des Yvelines, en « liaison RD30-RD190 ». Cette question devrait également attirer l'attention de MM. et Mme les ministres de l'intérieur et de l'économie et des finances et de la santé et des solidarités. Il apparaît, au vu de la nature de ce dernier projet, prévoyant la réalisation de 6 kilomètres d'aménagement par la création d'une deux fois deux voies, la requalification de voies existantes et la réalisation d'un nouveau pont dit « pont d'Achères » et prévoyant par la même occasion l'artificialisation de plus de 40 hectares d'espaces naturels, qu'il permettrait à terme à la liaison entre l'A13 et l'A15 de voir le jour, comme le prévoyait le projet autoroutier A104, initialement porté par l'État, projet vieux de 40 ans, fruit d'une vision aussi obsolète que dépassée de l'aménagement. Les conséquences environnementales et les nuisances sanitaires et sociales d'un tel projet sont dramatiques. Prévoyant l'artificialisation d'espaces naturels, y menaçant particulièrement ou de façon induite la flore, la faune et les plus de 35 espèces protégées présentes sur le site de l'Île de la dérivation qui avait été préservé jusqu'alors de toute ouverture à l'automobile individuelle, ou bien de l'explosion des pollutions sonores et de l'air, du flux de circulation par le trafic induit par un tel projet (+114 %), des émissions carbone (+ de 14 %) et de particules fines ; qu'il s'agisse donc de conséquences environnementales, écologiques ou sanitaires, ce projet est de nature scandaleuse. Ainsi, ce projet entre en contradiction complète avec les discours gouvernementaux et les injonctions législatives qui posent aussi bien l'ambition que les objectifs nationaux en matière d'urgence écologique et climatique : abandon d'un certain nombre de projets autoroutiers devenus obsolètes, objectif de zéro artificialisation nette, stratégie nationale bas carbone et massification des projets de report modal vers des transports collectifs, ferroviaires et en commun - ledit projet mettant ici en péril le projet de Tram 13 devant relier Cergy à Saint-Germain-en-Laye. Aussi, à travers cette ambivalence entre discours et actions, il ne faut pas sous-estimer non plus les conséquences démocratiques désastreuses d'un tel projet. À son étude, il apparaît avoir été décidé par le conseil départemental sans véritable concertation, que ce soit, au titre de la circonscription de M. le député, avec son voisin du Val-d'Oise, avec l'agglomération Cergy-Pontoise, voisine également du projet et fortement impactée, ni même avec les communes concernées directement par le projet et dont les doléances, à l'instar d'Eragny-sur-Oise semblent rester sans suite ni considération de la part de la maîtrise d'ouvrage. Pas plus que les collectivités locales concernées ne sont associées dans un esprit de dialogue, d'écoute et de concertation, ce sont les riverains du projets et les habitants du territoire qui ne sont pas entendus, en dépit de la mobilisation de 6 structures associatives et d'une pétition ayant



recueilli déjà plus de 15 000 signatures. De quel niveau de considération démocratique pour les aspirations citoyennes et leurs représentations s'agit-il ici, à cette heure où, plus que jamais la défiance règne à l'égard de projets déconnectés à la fois du réel et « en même temps » des discours, ambitions et objectifs tenus et définis par ailleurs - y compris jusqu'au sommet de l'État ? Enfin, comme les ministres le savent si bien, à cette heure, les finances des collectivités territoriales sont de plus en plus mises en tension, du fait des nombreuses coupes dans les enveloppes et dotations budgétaires dédiées, des impacts divers de l'inflation se reportant aussi bien sur leurs coûts de fonctionnement que d'investissement, des baisses de recettes résultant de la chute des transactions immobilières et qui ici encore, sont regrettées de l'aveu même du porteur de projet qui semble ne pas saisir l'intérêt d'un changement de méthode et de projet. Aussi, il lui demande s'il souhaite, par une forme de passivité complice, prendre le risque d'un nouveau Beynac - qui soulève d'autres questions dont la présente question écrite ne fait ni état ni étalage - et d'un scandale environnemental, économique, social et sanitaire dont le coût pour le contribuable s'élèverait à plus de 200 millions d'euros.