



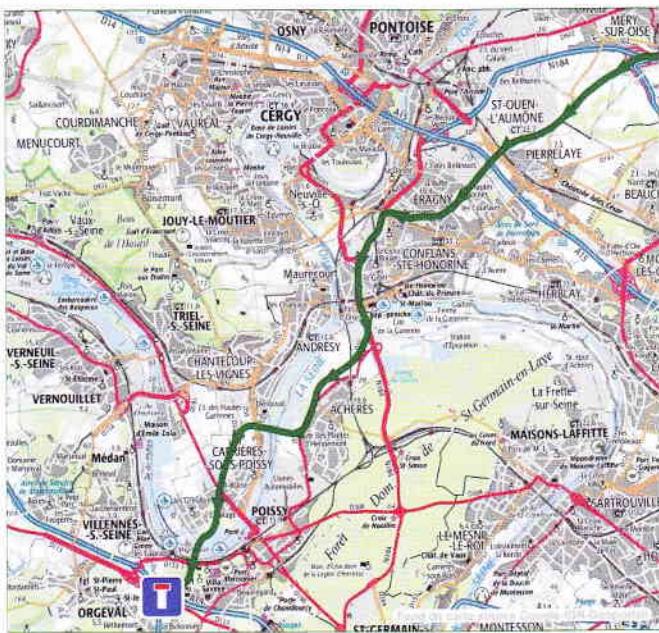
# Le « projet A104 »

## RECALÉ PAR LE CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES

### LA POSITION DU COPRA 184

Rappelons que durant ces Assises de la mobilité, nous avons rencontré de nombreux élus pour leur présenter nos arguments et propositions et nous avons envoyé un dossier bien argumenté au Conseil d'orientation des infrastructures.

Nous constatons que le contenu de ce rapport va dans le sens des propositions que nous faisons depuis de nombreuses années avec nos adhérents et sympathisants, en réclamant :



- ✓ L'accélération du projet de Tram 13 Express (ex-TGO), entre Cergy et Versailles.
- ✓ Le développement des transports en commun innovants, en sites propres.
- ✓ L'intensification du report modal du routier sur le ferroviaire et le fluvial.
- ✓ L'amélioration de l'existant, en particulier de la RN 184, entre l'A 15 et Saint-Germain-en-Laye, avec une meilleure prise en compte de la protection des riverains, la mise en dénivélés de carrefours et la mise en place d'un échangeur RN 184/A 14 à l'entrée nord de la ville de Saint-Germain-en-Laye.

Cependant, il nous faut attendre la parution de l'avis définitif du gouvernement après examen de ce rapport en Conseil des ministres et vote au Parlement...

En attendant l'avis du gouvernement, nous restons très vigilants car, même si le projet A104 est reporté, le projet de pont d'Achères, entre Achères et Carrières-sous-Poissy, associé à la liaison RD 30/RD 190 est une épée de Damoclès au-dessus des populations.

Dans le cadre des Assises de la mobilité, lancées par la ministre des Transports, à l'automne 2017, Philippe Duron, président du Conseil d'orientation des infrastructures, a présenté son rapport, le 31 janvier 2018.

En ce qui concerne le projet autoroutier A 104 de prolongement de la Francilienne, en zones urbanisées, entre Méry-sur-Oise et Orgeval, la conclusion du rapport Duron propose :

- ✓ De ne pas réaliser le projet A104 avant 2038.
- ✓ De réexaminer l'opportunité de ce projet d'ici à 2030.
- ✓ D'approfondir, d'ici à 2030, les solutions alternatives d'amélioration du réseau structurant existant.

Par ailleurs, le Conseil considère, comme l'avait fait la Commission mobilité 21 en 2013, que le coût du projet est très élevé (projet estimé en 2006 à plus de 3 Md€, beaucoup plus aujourd'hui) et qu'il soulève des difficultés environnementales.



En effet, cette infrastructure déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 8 février 2013, mais dont on ne connaît pas encore l'issue de tous les recours, serait une liaison à 2 x 2 voies, sans les protections inhérentes à une autoroute et servirait d'aspirateur à voitures et poids lourds, vis-à-vis de la circulation venant du Val-d'Oise, au nord et de l'A13 et RN 13, au sud. Cette infrastructure relieraient le pont d'Achères à celui de Triel et jouerait alors le rôle d'une autoroute « A104 bis » à forte circulation et sans aucune protection pour les riverains. Elle se substituerait à l'A104, à travers les Yvelines, ce qui serait catastrophique pour les habitants.

**Christiane PARAVY**  
Présidente du COPRA 184

POUR EN  
SAVOIR PLUS

reporterre.net - rapport\_coi.pdf pages 102 et 103.