

QUESTION POSÉE par un SÉNATEUR

Inadéquation du prolongement de l'autoroute A104 avec les engagements climatiques de la France

Question n° 02750 adressée à M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires transmis à M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports

Publiée le : 22/09/2022 page 4537

Texte de la question écrite :

M. Thomas Dossus interroge M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires à propos du prolongement de l'autoroute A104 au nord-ouest de l'Île-de-France. Ce projet d'autoroute de 28,2 kilomètres dans le Val-d'Oise et les Yvelines devrait permettre d'assurer le bouclage de l'A104. Il est valorisé à plus de 3,2 milliards d'euros (évaluation année 2006), ce qui en ferait l'autoroute la plus chère de France avec plus de 145 000 euros le mètre d'enrobé. Si ce prolongement s'est appelé le «tracé vert», ce n'est pas pour sa nature écologiquement responsable. Pour ne parler que des gaz à effet de serre, le projet va complètement à l'encontre des engagements nationaux pour le climat. Alors que la stratégie nationale bas carbone (SNBC) impose «moins 81 % d'émission de gaz à effet de serre à l'horizon 2050», le projet A104 entraînerait, s'il était réalisé, une augmentation de 28 % des gaz à effet de serre sur son tracé, selon le dossier même du maître d'ouvrage. De par les espaces nouvellement traversés, 13 communes dans deux départements seront impactées par de nouvelles pollutions. Au total plus de 300 000 personnes seront touchées en l'état actuel du projet. Aujourd'hui le secteur des transports est le seul où les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter. Selon l'organisation mondiale de la santé (OMS), la pollution de l'air engendrée par le trafic routier est à l'origine de nombreux décès : 48 000 morts prématurées par an dont 18 000 dues uniquement au trafic routier. Cela équivaut à 8 000 morts prématurées pour l'Île de France. Avec les «accords de Paris» ratifiés par la France, il y a bientôt 5 ans, et relancés depuis l'investiture du président des États-Unis, la France a pris une position centrale dans la lutte contre le réchauffement climatique qui est en cours. La version révisée de la SNBC, renforcée par le Gouvernement, et la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte vont également dans ce sens. Annuler ce type de projet écologiquement préjudiciable, c'est s'inscrire dans ce mouvement de prise de conscience. De nombreux dossiers aussi conflictuels et d'envergure tels que le plateau du Larzac, le barrage de Siven, l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, l'A45 entre Saint-Étienne et Lyon, le projet Europa City et tout récemment le projet de terminal T4 à Roissy, ont été annulés. L'annulation du prolongement de l'A104 au nord-ouest de l'Île-de-France est d'autant plus souhaitable que, devant les inconvénients majeurs de ce projet, trois premiers ministres ont déjà choisi cette option par le passé : en 1993, en 1995 et en 1997. Ainsi, il souhaiterait savoir si le Gouvernement entend agir de façon cohérente sur ces projets qui, comme dans le cas francilien, vont à rebours de ses engagements en matière d'émission de gaz à effet de serre.

Réponse de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports

À publier le : 24/11/2022, page 5957

Texte de la réponse du Gouvernement :

Le projet de prolongement de l'autoroute A104 dans l'ouest parisien avait pour objectif de compléter le réseau de voies rapides d'Île-de-France, de façon à former un ensemble cohérent, en termes de maillage et de gestion des trafics. Il a fait l'objet de nombreuses phases d'études portant sur plusieurs variantes de tracé qui avaient été présentées en débat public en 2006, et qui avaient ensuite été modifiées pour en optimiser l'intégration dans les secteurs traversés. L'aménagement prévoyait trois franchissements de la Seine, dont deux en sous-fluvial, et plusieurs kilomètres en tranchée couverte en traversée des zones urbanisées ou naturelles remarquables. Il devait permettre d'améliorer les liaisons entre les pôles régionaux de Roissy, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, de faciliter les déplacements en grande couronne et d'améliorer la sécurité et la qualité de vie de très nombreux habitants d'Île-de-France par le délestage d'un trafic important des voies locales. Les études ont quoi qu'il en soit été interrompues en 2013 à la suite du rapport de la commission Mobilité 21 en 2013, qui déjà avait souligné les enjeux environnementaux, liés à la présence de milieux sensibles, et humains très forts et les coûts très importants du projet. Dans son rapport publié en 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures a confirmé les conclusions rendues par la commission Mobilité 2021. Le Gouvernement partage pleinement les recommandations du Conseil d'orientation des infrastructures concernant le prolongement de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval. Conformément à ses recommandations, les études de l'opération n'ont donc pas été relancées. Le Gouvernement souhaite ainsi privilégier l'optimisation du réseau routier existant et le report des usagers vers les transports collectifs afin de répondre aux enjeux d'amélioration des conditions de circulation sur les axes structurants du nord-ouest de l'Île-de-France.