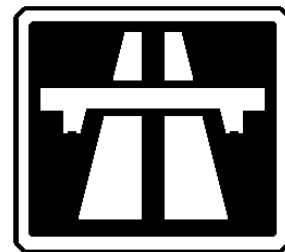




CO.P.R.A. 184

Collectif pour la Protection des Riverains
de l'Autoroute A184 (devenue A104)



BP 30035 ERAGNY-sur-Oise 95611 CERGY Cedex
<http://www.copra184.org> contact@copra184.org
<https://www.facebook.com/CopraA184/info/>
<https://twitter.com/copra184>

Conférence de PRESSE

Jeudi 04 / 02 / 2016 à 11h

Salle Bouyssel à Conflans-Sainte-Honorine

Introduction : Projection du film du CO.P.R.A. 184

1-Pollution de l'air : coût sanitaire.

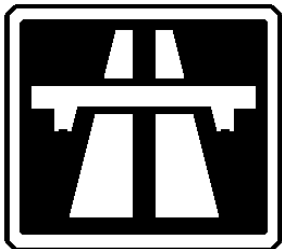
2- COP 21 (Du 30 novembre au 11 décembre 2015).

**3- Réponse de Mme Valérie Pécresse au CO.P.R.A. 184
durant la campagne des régionales en Ile de France**
(élections des 06 et 13 déc. 2015).

**4- Le rôle d'aspirateur de toute nouvelle infrastructure
autoroutière.**

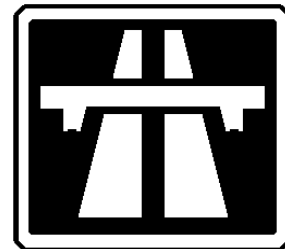
5- Nos prochaines actions.





CO.P.R.A. 184

Collectif pour la Protection des Riverains
de l'Autoroute A184 (devenue A104)



BP 30035 ERAGNY-sur-Oise 95611 CERGY Cedex
<http://www.copra184.org> contact@copra184.org
<https://www.facebook.com/CopraA184/info/>
<https://twitter.com/copra184>

COMMUNIQUÉ de PRESSE

Jeudi 04 / 02 / 2016 à 11h

Salle Bouyssel à Conflans-Sainte-Honorine

1- Pollution de l'air : coût sanitaire.

2- COP 21 (Du 30 novembre au 11 décembre 2015).

3- Réponse de Valérie Pécresse au CO.P.R.A. 184 durant la campagne des régionales en Ile de France (élections des 06 et 13 déc. 2015).

4- Le rôle d'aspirateur de toute nouvelle infrastructure autoroutière.

5- Nos prochaines actions.

1-Pollution de l'air : coût sanitaire

Notre **nouveau film**, lancé en novembre 2015, met en exergue le fait que :

- La **pollution atmosphérique** est la cause de **nuisances sanitaires majeures** avec 43 000 décès prématurés par an, liés aux particules fines PM_{2,5} en France, 7700 décès causés par le dioxyde d'azote NO₂ et 1500 liés à l'ozone.

Contrairement aux idées reçues, la majorité des effets de la pollution de l'air n'affecte pas les fonctions respiratoires. A l'échelle mondiale, les principales causes de décès liés à la mauvaise qualité de l'air sont les **infarctus et les pathologies ischémiques coronariennes (40%)**, les **accidents vasculaires cérébraux (40%)**, puis les pathologies **respiratoires chroniques (11%)**, suivis des **cancers du poumon (6%)** et des **infections aiguës des voies respiratoires inférieures chez l'enfant (3%)**.

- La **pollution due à la circulation routière en est largement responsable**.

En effet, les transports représentent 16% des émissions nationales de particules fines PM₁₀, 19% des particules PM_{2,5} et 59% des émissions d'oxydes d'azote NO_x.

Ces données bien établies ont été mentionnées, encore très récemment, dans un certain nombre d'études :

- ❖ Etude européenne « **APHEKOM** » publiée en 2012 (Etude réalisée par 60 scientifiques, sur 25 villes européennes, durant 3 ans).
- ❖ Revue de l'**OMS** Europe de 2013 avec sa conclusion « lien de causalité renforcé entre l'exposition aux PM_{2,5} et la mortalité cardiovasculaire et respiratoire ».
- ❖ Expertise du « **CIRC** » (Centre International de Recherche sur le Cancer) en octobre 2013 qui classe la pollution de l'air extérieur comme « cancérogène pour l'homme ».
- ❖ Rapport de « **l'Agence Européenne pour l'Environnement sur la qualité de l'air en Europe en 2013** » (publié le 28/11/2015) qui précise que l'impact sanitaire du dioxyde d'azote est sans doute minoré, car seules les concentrations de plus de 20µg/m³ d'air ont été prises en compte.
<http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2015>
- ❖ Rapport de la « **Commission d'enquête du Sénat** » sur le coût économique et financier de la pollution de l'air ». Cette commission, créée le 11 février 2015, est composée de sénateurs représentant l'ensemble des groupes politiques du Sénat et a rendu son rapport le 15 juillet 2015 dans lequel elle met en exergue les faits suivants :
(Voir lien ci-dessous et dans l'annexe).

http://www.senat.fr/commission/enquete/cout_economique_et_financier_de_la_pollution_de_lair.html

- ✚ « ... les résultats actuels ne donnent qu'une vision largement minorée de l'ampleur du phénomène.
- ✚ « Au niveau mondial, selon les estimations de l'OMS, publiées en mars 2014, près de **3,7 millions de personnes sont décédées prématurément en 2012**, du fait de l'exposition à la pollution de l'air extérieur, soit **le double par rapport à l'année précédente** ».
- ✚ **De plus, ces dégâts sanitaires engendrent des coûts astronomiques pour la société.** Le « coût tangible » (dépenses de santé de prises en compte des pathologies induites par la pollution) est estimé au minimum à **3 milliards d'euros** par an, pour la France. Le « coût intangible », ou « coût socio-économique » (dû à une perte de bien-être) lui, avait été estimé entre 70 et 100 milliards d'euros, il y a 10 ans.
- ✚ Toutes les études actuelles ne prennent pas en compte « l'effet cocktail » des différents polluants de l'air.

- ❖ **Livret rédigé par FNE** (France Nature Environnement) sur la pollution de l'air: <http://en.calameo.com/books/00062410692fb2d3c4e8c>
- ❖ **Médias télévisés**, encore très récemment, en janvier 2016 : par exemple, émission « Théma » sur Arte du mardi 26 janvier 2016, au sujet de la pollution atmosphérique dans le monde et des dégâts occasionnés sur la santé des populations.
- ❖ **Livre « Désintoxiquez-vous »** de Véronique Vasseur et Clémence Thévenot, sorti le 20/01/16 chez Flammarion (Coût annuel de la pollution de l'air en Europe : 1400 milliards d'euros avec 600 000 décès prématurés par an).

2-COP 21 (Du 30 novembre au 12 décembre 2015) :

L'Accord de Paris a été adopté à l'issue de la 21^e session de la Conférence des Parties tenue à Paris du 30/11 au 11/12/2015.

2-1-Le projet A104 de « Prolongement de la Francilienne » entre Méry-sur-Oise et Orgeval nuit gravement à l'Accord de Paris car il est en complète contradiction avec lui, sur les points suivants :

- ❖ Article 2 (Page 24/39) de « l'Accord » sur la limitation de l'élévation des températures et des Gaz à Effet de Serre (GES) (Voir article 2, §1 a) et b) de l'annexe).
- ❖ Article 4 §1 et §9 page 25/35 : chaque partie à « l'Accord » communique une contribution tous les 5 ans (article 4 §9) : la Conférence des Parties **fait périodiquement le bilan de la mise en œuvre afin d'évaluer les progrès collectifs accomplis** (article 14 §1) avec un **1^{er} bilan mondial en 2023** et **tous les 5 ans par la suite** (article 14 §2).
- ❖ Les changements climatiques sont un sujet de préoccupation pour l'humanité tout entière : les parties doivent promouvoir les droits de l'homme, **le droit à la santé**, le droit au développement (Cf. « considérant » en page 2, « conscientes » en page 23)
- ❖ Des efforts de réduction des émissions beaucoup plus importants que les contributions prévues au niveau national (**Hausse de température de 2°C avec des émissions de 55 gigatonnes en 2030**) seront nécessaires pour contenir l'élévation de la température **en dessous de 2°C** par rapport aux niveaux préindustriels **en ramenant les émissions à 40 gigatonnes ou en dessous de 1,5°C** par rapport aux niveaux préindustriels (« note avec préoccupation » en page 4 §17).
- ❖ **les efforts d'atténuation doivent être portés au plus haut niveau possible avant 2020** (« décide » en pages 16 et 17 §106).

2-2-L'avenir va renforcer cette incompatibilité

- ❖ **Le projet A104 accroît les GES de 28%** selon les indications du maître d'ouvrage dans son dossier lors du débat public du printemps 2006 : le secteur des Transports est l'un des derniers à augmenter encore ses émissions de GES.
- ❖ Les allégations rassurantes sur l'accroissement du parc des véhicules propres restent un leurre à court terme : la **décarbonisation** du parc automobile français (largement diésélisé) est un chantier de longue haleine. De plus, les **poids lourds** (environ 20% du trafic sur l'A104) ne sont pas encore concernés par les **moteurs électriques**.
- ❖ Le développement de transports en commun de substitution (par exemple la Tangentielle Ouest - TGO - dont le tracé est parallèle à celui du projet A104) avance trop lentement : 15 à 20 ans seront nécessaires pour réaliser une nouvelle ligne.
- ❖ Les pics de pollution ne sont pas les plus dangereux pour la population mais c'est la « **pollution de tous les jours** » (la **pollution de fond**) qui est la plus nocive. Elle est mesurée par la moyenne annuelle des concentrations de polluants dans l'air (le **dioxyde d'azote** NO₂ et les **particules fines** PM 2,5) qui sont émis par les transports et le chauffage. Sa valeur augmente sans cesse, ce qui affecte fortement la santé des populations.

3- Réponse de Mme Valérie Pécresse au CO.P.R.A. 184 durant la campagne des régionales en Île de France (élections des 06 et 13 déc. 2015)

Valérie Pécresse a précisé, pendant la campagne des régionales, sa position sur le projet A104, suite au questionnaire que nous lui avons adressé.
Elle nous a répondu dans un courrier daté du 10/11/2015 que nous avons reçu le 25/11/15. (Courrier mis en annexe).

Dans ce courrier, elle intervient de la façon suivante :

- ❖ « La nécessité de briser le tabou de la route pour réduire significativement les embouteillages et la pollution qu'ils génèrent ».
- ❖ « Le prolongement de la Francilienne constitue, à l'évidence, une orientation qu'il convient d'envisager ».
- ❖ « Il m'apparaît opportun que cette question spécifique relative au futur tracé retenu fasse l'objet d'une concertation réunissant l'ensemble des parties prenantes... ».
- ❖ Ce sera l'occasion d'examiner la possibilité de nouveaux aménagements sur l'A13 (et éventuellement sur l'A14) afin que cette autoroute (A13) déjà saturée soit en mesure de supporter les effets induits par ce prolongement de la Francilienne, en termes de trafic routier »
- ❖ « La préconisation d'une solution en souterrain, pour le projet A104 ».

3-1-Une solution en souterrain : le dossier est vide, pour l'instant :

1. Etudes réalisées : les seules études connues à ce jour (DRIEIA) semblent montrer qu'un souterrain de 22 km n'est pas réalisable (Bretelles de sorties et d'entrées ?). Actuellement, seulement 11km ont été envisagés par la DRIEIA, sur l'ensemble du parcours.
2. Impacts de la préconisation : coût de la solution ? Faisabilité technique ? Conséquences sur l'environnement ? (évacuation des gaz, sécurité routière).
3. L'option en souterrain augmenterait considérablement le coût du projet A104 (Passage de 3,2 à 8 milliards d'euros ? Voire davantage ?). Comment alors réaliser un tel projet avec un budget annuel du STIF limité à 6,5 milliards d'euros ?
4. Les mesures d'accompagnement : possibilité de nouveaux aménagements sur l'A13 voire l'A14 (Nature ? Impact sur la forêt de Marly ? Couloir de sécurité ? Coût ?)
5. Bilan comparé avec des solutions alternatives : amélioration de l'existant et développement des transports en commun (TGO).
6. Certains mythes ont la vie dure :
 - ❖ La voiture « propre » : quand ? comment ? La voiture propre ne supprime pas les bouchons à un seul utilisateur par véhicule. En zones denses, les transports en commun (TC) sont nettement plus performants que les trajets en voiture.
 - ❖ L'autoroute « fluidifie la circulation » : vrai uniquement de manière temporaire (voir le doublement du pont de Gennevilliers).
 - ❖ « L'aspirateur à voitures » : l'augmentation de l'offre de transport routier nuit au report modal vers le rail et accroît la pollution
 - ❖ Le souterrain « préserve l'environnement » : impacts sur l'air (évacuation des gaz d'échappement à côté des zones pavillonnaires), le bruit au niveau des bretelles d'accès nécessaires ...
 - ❖ le développement économique : déplacer les emplois et non en créer. Quelles créations nettes d'emplois étayées par des études ?

3-2-La concertation sur le projet :

1. Difficulté à faire entendre la problématique « préservation de la santé des populations » et la corrélation entre « pollution atmosphérique » et « santé », malgré les études alarmantes qui sont faites par les scientifiques, à ce sujet.
2. Les tentatives précédentes de « concertation » (débat public du printemps 2006 puis concertation des élus par le préfet de la région Ile de France...) se sont toutes soldées par des échecs => quoi de neuf sur la méthode, le contenu... ?
3. L'obsolescence du débat public de 2006 et donc de l'arrêté ministériel d'octobre 2006 : l'environnement actuel, dans cette région, est très différent de celui du débat public de 2006 (augmentation très grande de la densité urbaine, dans toutes les villes, implantations de nouvelles infrastructures et nouveaux projets, en plusieurs lieux ...). En effet, depuis 10 ans, le contexte a fortement évolué au niveau des objectifs de l'ouvrage et de la population concernée (+ 80 000 habitants // 300 000 habitants impactés dans le Val d'Oise et les Yvelines). Les études d'impact et les simulations numériques de trafic doivent être reprises sous peine de solution inopérante et inadaptée.
4. Les solutions alternatives à l'A104 défendues par le CO.P.R.A. 184 :
 - Amélioration de la RN184 de l'échangeur avec l'A15 jusqu'au carrefour avec la D190 à l'entrée de Saint-Germain-en-Laye (suppression des feux routiers avec dénivellation des carrefours, suppression des goulets d'étranglement, amélioration de la protection des riverains et échangeur avec l'A14 à l'entrée nord de Saint-Germain-en-Laye).
 - Accélération de la réalisation du projet ferré de Tangentielle Ouest (TGO).
 - Développement du report modal fluvial et ferré.

Notre objectif : obtenir l'annulation du Tracé vert A104 avec par ordre de priorité, la mise en œuvre de solutions alternatives et au besoin, la remise à plat du dossier pour l'étude d'un tracé hors zones urbanisées si les solutions alternatives s'avéraient insuffisantes.

4- Le rôle d'aspirateur de toute nouvelle infrastructure autoroutière :

Encore des bouchons ?

- **Y a qu'à élargir la route !**
- **Y a qu'à faire des voies supplémentaires !**

C'est en suivant cette logique qu'après plusieurs agrandissements, le Texas a inauguré, en 2008, à Houston, « la plus large autoroute du monde », la « Katy Freeway ».

Depuis, cette autoroute est dotée de 26 voies.

Et pourtant, moins de dix ans après, on y roule maintenant plus lentement qu'avant l'élargissement.

Voir lien : rue89.nouvelobs.com/2016/01/06/plus-large-autoroute-monde-est-déjà-bouchee-262729

Plus de routes, donc plus de voitures !

Comment est-ce possible ?

Tout simplement parce que **quand on construit de nouvelles routes, on incite plus de gens à prendre leur voiture et/ou à s'installer dans un pavillon plus loin de la ville et accessible uniquement en voiture.**

C'est un phénomène bien connu, appelé « **Paradoxe de Braess** » ou « trafic induit ».

Cela revient à remplir le « **Tonneau des Danaïdes** ».

Le trafic automobile fonctionne comme **la mécanique des fluides** : si l'on ne ferme pas le robinet au départ, rajouter une sortie ne suffit pas. »



Autoroute surchargée malgré les « 2 fois 3 voies ».

5- Nos prochaines actions :

5-1-L'information constante aux populations sous la forme de tracts.

5-2-Rendez-vous avec les Ministres :

1. Après quatre envois de courriers par le CO.P.R.A. 184, en 2015 (en janvier, juillet, août et octobre 2015), pour demander un RV à Mme la Ministre de l'Ecologie, son chef de cabinet a répondu par un courrier daté du 20 novembre 2015 (Voir courrier en annexe).

Dans cette lettre, il est précisé que notre dernier courrier du 24/10/15 sera transmis à M. Alain Vidalies, Secrétaire d'Etat chargé des Transports « en soulignant le sens de votre démarche et en lui demandant de l'examiner avec attention ».

Affaire à suivre ...

2. L'actualité (Attentats et COP 21) ne nous a pas permis de mettre en place une manifestation devant le Ministère de l'Ecologie ... mais ce n'est que partie remise ...

Selon l'actualité, le COPRA pourra :

- Se réserver le droit d'aller demander des comptes directement au Ministère de l'Ecologie qui continue à faire la sourde oreille sur ce dossier et tourne donc le dos aux engagements, pris par la France, dans l'Accord de Paris de la COP21.
- Profiter des déplacements des Ministres dans le Val d'Oise et les Yvelines, en suivant, jour après jour, leurs agendas.

5-3-Rendez-vous avec la présidente de la Région Île de France :

Notre priorité : obtenir un rendez-vous avec la Présidente de la Région IDF et son vice-président en charge des Transports.

C'est **un préalable à nos actions** sur le projet A104.

Nous avons adressé pour cela, à Mme Valérie Pécresse, une demande de RV le 17/01/2016 (Voir courrier en annexe) et avons téléphoné plusieurs fois, depuis, au secrétariat de son chef de cabinet, afin de pouvoir aboutir.

Affaire à suivre ...

5-4-RV avec le président du Conseil départemental du Val d'Oise :

Malgré notre demande de RV du 05 mai 2015 et nos relances par courriels, nous attendons toujours ... Pourtant, nous avons été reçus, depuis plusieurs mois, par le Vice-président au Conseil départemental des Yvelines, en charges des « transports et mobilités ». Quid du Conseil départemental du Val d'Oise ?

Y aurait-il du mépris pour les populations ou une méconnaissance (inadmissible) des incidences néfastes et irréversibles du projet A104 sur la santé ?

5-5-Organisation de l'événement « Les 25 ans du CO.P.R.A. 184 » :

Dimanche 02/10/2016 : un dimanche après-midi qui se voudra à la fois informatif et festif et qui s'adressera à toutes les catégories de public (Familles, populations impactées ou non, élus, associations ...).

ANNEXE 1 : COP 21

Article 2 (Page 24/39) :

1. Le présent Accord, en contribuant à la mise en œuvre de la Convention, notamment de son objectif, vise à renforcer la riposte mondiale à la menace des changements climatiques, dans le contexte du développement durable et de la lutte contre la pauvreté, notamment en :
 - a) Contenant l'élévation de la température moyenne de la planète nettement **en dessous de 2 °C** par rapport aux niveaux préindustriels et en poursuivant l'action menée pour **limiter l'élévation des températures à 1,5 °C** par rapport aux niveaux préindustriels, étant entendu que cela réduirait sensiblement les risques et les effets des changements climatiques;
 - b) Renforçant les capacités d'adaptation aux effets néfastes des changements climatiques et en promouvant la résilience à ces changements et **un développement à faible émission de gaz à effet de serre**, d'une manière qui ne menace pas la production alimentaire;

Article 4 (Page 25/39) :

1. En vue d'atteindre l'objectif de température à long terme énoncé à l'article 2, les Parties cherchent à parvenir au plafonnement **mondial des émissions de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais**, étant entendu que le plafonnement prendra davantage de temps pour les pays en développement parties, et à **opérer des réductions rapidement** par la suite conformément aux meilleures données scientifiques disponibles de façon à parvenir à un équilibre entre les émissions anthropiques par les sources et les absorptions anthropiques par les puits de gaz à effet de serre au cours de la deuxième moitié du siècle, sur la base de l'équité, et dans le contexte du développement durable et de la lutte contre la pauvreté.
9. Chaque Partie communique une contribution déterminée au niveau national **tous les cinq ans** conformément à la décision 1/CP.21 et à toutes les décisions pertinentes de la Conférence des Parties agissant comme réunion des Parties à l'Accord de Paris et en tenant compte des résultats du bilan mondial prévu à l'article 14.

Considérant page 2 :

Considérant que les changements climatiques sont un sujet de préoccupation pour l'humanité tout entière, les Parties devraient, lorsqu'elles prennent des mesures pour faire face à ces changements, respecter, promouvoir et prendre en considération leurs obligations respectives concernant les droits de l'homme, **le droit à la santé**, les droits des peuples autochtones, des communautés locales, des migrants, des enfants, des personnes handicapées et des personnes en situation vulnérable, et le droit au développement, ainsi que l'égalité des sexes, l'autonomisation des femmes et l'équité entre les générations,

Considérant page 23 :

Conscientes que les changements climatiques sont un sujet de préoccupation pour l'humanité toute entière et que, lorsqu'elles prennent des mesures face à ces changements, les Parties devraient respecter, promouvoir et prendre en considération leurs obligations respectives concernant les droits de l'homme, **le droit à la santé**, les droits des peuples autochtones, des communautés locales, des migrants, des enfants, des personnes handicapées et des personnes en situation vulnérable et le droit au développement, ainsi que l'égalité des sexes, l'autonomisation des femmes et l'équité entre les générations,

Page 04/39 §17 :

Note avec préoccupation que les niveaux des émissions globales de gaz à effet de serre en 2025 et 2030 estimés sur la base des contributions prévues déterminées au niveau national ne sont pas compatibles avec des scénarios au moindre coût prévoyant une hausse de la température de 2 °C,

mais se traduisent par un niveau prévisible d'émissions de 55 gigatonnes en 2030, et *note également* que **des efforts de réduction des émissions beaucoup plus importants que ceux associés aux contributions prévues déterminées au niveau national seront nécessaires** pour contenir l'élévation de la température de la planète en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels **en ramenant les émissions à 40 gigatonnes ou en dessous de 1,5 °C** par rapport aux niveaux préindustriels en ramenant les émissions à un niveau devant être défini dans le rapport spécial mentionné au paragraphe 21 ci-après;

Page 04/39 § 21:

Invite le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat à présenter un rapport spécial en 2018 sur les conséquences d'un réchauffement planétaire supérieur à 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels et les profils connexes d'évolution des émissions mondiales de gaz à effet de serre;

Page 16/39 § 106 et § 109 :

106. *Décide* de faire en sorte que les efforts d'atténuation soient portés au plus haut niveau possible avant 2020 ...

109. *Reconnaît* l'intérêt social, économique et environnemental des mesures d'atténuation volontaires et leurs retombées bénéfiques sur l'adaptation, la santé et le développement durable;

ANNEXE 2 : Pollution de l'air // Coût sanitaire

Créée le 11 février 2015 et composée de sénateurs représentant l'ensemble des groupes politiques du Sénat, la commission d'enquête sur le coût économique et financier de la pollution de l'air souhaite dresser un constat objectif sur la question de l'impact économique et financier de la pollution de l'air et trouver des solutions acceptables par tous et porteuses d'un développement économique durable.

Les travaux de la commission d'enquête ont débuté le 19 mars 2015. Les chercheurs, les ONG, les autorités publiques mais aussi les entreprises des secteurs concernés par la pollution de l'air ont été auditionnés.

La commission d'enquête a rendu public **son rapport** le mercredi 15 juillet 2015.

Dossier avec le lien suivant :

http://www.senat.fr/commission/enquete/cout_economique_et_financier_de_la_pollution_de_lair.html



Madame Christiane PARAVY
Présidente du C.O.P.R. A 184
311 rue Pasteur
78955 CARRIERES-SOUS-POISSY

Paris, le 10 novembre 2015

Courrier reçu par le CO.P.R.A. 184
le 25 novembre 2015

Amid Madame la Présidente,

Comme candidate aux élections régionales des 6 et 13 décembre en Île-de-France, vous avez bien voulu m'interroger sur la question du prolongement de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval.

Dans le cadre de la campagne que je mène actuellement, j'ai souhaité mettre l'accent sur la nécessité de briser le tabou de la route pour réduire significativement les embouteillages et la pollution qu'ils génèrent aujourd'hui en Île-de-France.

Je considère en effet qu'est venu le temps d'en finir avec ces années d'idéologie qui ont sévi dans ce domaine et conduit à une diminution importante des investissements en matière d'aménagements routiers alors que l'évolution des technologies montre que la route accueillera demain de plus en plus de véhicules propres et moins bruyants.

Faire de l'Île-de-France une région à la pointe du déploiement des véhicules électriques décarbonés et silencieux constituera pour moi une priorité d'action que nous devons engager sans délai que ce soit notamment par l'implantation de plus de 16.000 points de recharge électriques sur voirie comme par la mise en circulation de bus électriques y compris sur longue distance.

Pour répondre plus particulièrement à votre attente concernant le projet que vous évoquez et dans la mesure où il touche de très nombreux Franciliens localement, il m'apparaît indispensable qu'une solution soit enfin trouvée afin d'améliorer la situation dans ce secteur de notre Région.

A ce titre, le prolongement de la Francilienne constitue à l'évidence une orientation qu'il convient d'envisager dans la mesure où il permettra à terme de fluidifier la circulation routière sur cet axe reliant les deux départements du Val d'Oise et des Yvelines et de faciliter ainsi la vie quotidienne de tous ceux qui l'empruntent.

Pour autant, vous le savez, le tracé de ce prolongement routier fait encore débat à ce stade parmi la population et les acteurs locaux.

Soucieuse de trouver un large accord sur ce sujet, il m'apparaît opportun que cette question spécifique relative au futur tracé retenu pour ce prolongement de l'A104 fasse l'objet d'une concertation réunissant l'ensemble des parties prenantes afin que le moment venu, le choix définitif soit partagé par tous.

CONTACT : Valérie Pécresse - Siège de campagne - 24 rue de Turin - 75008 Paris
Tél : 01 53 30 91 70 - @vpecresse
valeriepecresse2015.fr

#jaichoisi
#valerie

ILE DE FRANCE
2015

Ce sera également l'occasion d'examiner la possibilité de nouveaux aménagements sur l'A13 (de même qu'éventuellement sur l'A14) afin que cette autoroute déjà saturée soit en mesure de supporter les effets induits par ce prolongement de la Francilienne en termes de trafic routier.

Consciente également que ce bouclage de la Francilienne recouvre de multiples enjeux sur le plan environnemental, je préconise une solution en souterrain.


Elle présenterait le mérite de réduire sensiblement les impacts potentiels d'une telle opération d'aménagement sur les riverains concernés dont on peut légitimement comprendre les inquiétudes sur le plan de la préservation de leur qualité de vie et de leur patrimoine.

C'est pourquoi si les électeurs m'apportent leur confiance en décembre prochain, je m'efforcerai d'engager les démarches et de réunir les conditions permettant d'aboutir à la satisfaction de tous sur ce projet.

Tels sont les éléments que je souhaitais vous apporter en réponse à votre demande.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma meilleure considération.

Bonne à vous



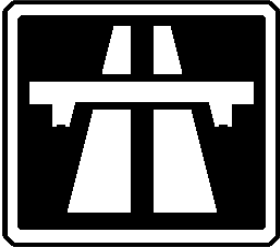
Valérie PECRESSE

CONTACT :

Valérie Pécresse - Siège de campagne - 24 rue de Turin - 75008 Paris

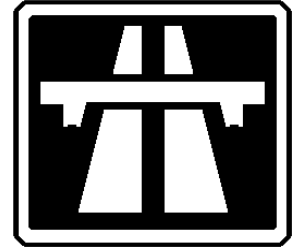
Tél : 01 53 30 91 70 - @vpecresse

valeriepecresse2015.fr



CO.P.R.A. 184

Collectif pour la Protection des Riverains
de l'Autoroute A184 (devenue A104)



Christiane PARAVY
Présidente du CO.P.R.A. 184
311 rue Pasteur
78955 Carrières-sous-Poissy
Tél. : 01 30 74 13 01
Mobile : **06 85 29 27 35**
E-mail : c.paravy@sfr.fr

Carrières-sous-Poissy le 17 janvier 2016

à
Madame Valérie PÉCRESSE
Présidente de la Région Ile-de-France
Conseil Régional d'Ile de France
33 rue Barbet de Jouy
75007 PARIS
Tél. 01 53 85 63 10
secretariat.president@iledefrance.fr
valerie.pecresse@iledefrance.fr

Objet : Demande de rendez-vous avec Madame Valérie Pécresse,
Présidente de la Région Île de France.

Madame la Présidente,

Au nom du Bureau Exécutif du Collectif CO.P.R.A. 184, permettez-moi de vous adresser nos Meilleurs Vœux pour l'année 2016 et nos plus vives félicitations, suite à votre élection à la tête du Conseil régional d'Île de France.

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-jointe, notre « Carte de Vœux 2016 » que nous venons de distribuer dans toutes les villes des Yvelines et du Val d'Oise concernées par le projet A104.

Nous avons suivi, avec un grand intérêt, la dernière campagne électorale de décembre 2015 et avons lu avec beaucoup d'attention le courrier que vous m'aviez adressé, en tant que présidente du collectif (courrier daté du 10/11/2015 et reçu le 25/11/2015).

Aussi, j'ai l'honneur, Madame la Présidente, de solliciter un rendez-vous pour une délégation de quelques personnes de notre collectif, afin d'évoquer avec vous les différents points abordés dans votre courrier, au sujet du projet A104.

Dans cette attente, nous vous prions de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de notre considération.

Christiane PARAVY
Présidente du collectif CO.P.R.A. 184

BP 30035 ERAGNY-sur-Oise 95611 CERGY Cedex
<http://www.copra184.org> contact@copra184.org
<https://www.facebook.com/CopraA184/info/>
<https://twitter.com/copra184>

