

*La 487 ou le monstre
du Loch Ness*

CHAPITRE I

L'analogie s'impose entre ce projet routier en zone urbaine et Nessie, l'animal mythique qui depuis des siècles s'obstine à apparaître à la surface d'un lac écossais... à une différence près, c'est que le premier est beaucoup plus dangereux que le second. Il n'est pas aussi chargé d'ans, mais tout de même, commence à être vénérable : imaginez, c'est vers 1939 qu'on a commencé à parler de lui...

À cette époque, les prédécesseurs de nos chers technocrates, qui portaient encore binocles, guêtres et chapeau melon, avaient concocté un merveilleux projet, poétiquement baptisé Ariso. Il s'agissait de construire une voie interurbaine au sud de Paris qui, comme son nom l'indique, devait relier deux zones urbanisées en traversant les espaces ruraux. La guerre bouleversa ce plan prestigieux, dont le dossier s'endormit dans un tiroir ou un classeur à glissière.

Je m'étonne encore du conformisme de ce raisonnement, alors que mai 68 avait déjà tiré la sonnette d'alarme, nous interpellant (comme on commençait à le dire) sur le choix de notre mode de développement. Mais visiblement, ces mes- sieurs les hauts fonctionnaires ne cultivaient pas les états d'âme : ils n'étaient pas là pour chercher des mesures propres à entraver la progression démentielle du nombre de voitures, non ! Ce n'était pas leur rôle. Réfléchir en amont sur le sort de ces cités, inlassables manguses et vomisseuses de quatre roues au point d'en friser l'asphalte, ils n'en avaient d'ailleurs guère l'envie ni le temps, presses qu'ils étaient à ouvrir des voies nouvelles avec l'idée illusoire d'améliorer la fluidité du flot mécanique. La divine voiture individuelle était la nouvelle « plus noble conquête de l'homme », l'instrument de toutes les libertés, la possibilité d'évasion ouverte à tous et surtout, la marque la plus tangible de la réussite. Dès lors, il était inconcevable qu'on pût vouloir en modérer l'utili- sation, même si déjà à cette époque des voix s'élevaient pour critiquer le « tout bagnole », cette fuite en avant des esprits égarés – rappelons que le programme commun de la gauche en soulignait les dangers et insistait sur la priorité aux trans- ports en commun.

En 1972 surgit une nouvelle mouture de cette voie, cette fois moins poétiquement baptisée A87. Le projet se présentait comme un troisième péri- phérique ceinturant Paris. Cette fois, le béton ne courait plus dans la campagne mais se frayait un chemin à travers les villes de banlieue qui, en se développant, avaient fini par se toucher. Ah, comme il était joli tout plein, le dossier exposant le projet ! De somptueuses illustrations, des plans finement dessinés, des croquis aux lignes futuristes, exposaient un urbanisme radieux, accompagné d'une flopée de chiffres qui se vou- laient convaincre et inattaquables. Juré, craché, on allait résoudre par une route magique tous les problèmes de circulation qui, déjà, empoison- naient la région parisienne...

Les technocrates se voulaient alors les tenants du progrès, les représentants de la radieuse modernité. Selon un mode de pensée qui sévit encore de nos jours, la Direction des routes postulait implicitement que la progression de la circulation automobile était un bienfait des dieux. Pour satisfaire aux besoins de ces cohortes rugis- santes, quoi de mieux que de construire des routes, toujours plus de routes, comme on s'em- presse de dérouler un tapis rouge devant les grands de ce monde ?

loppement cohérent des transports en commun et présentait des contre-propositions.

En face, on répondit par un silence tonitruant. Du haut de sa montagne de certitudes, la technocratie regardait avec un souverain mépris s'agiter le bas peuple et préparait imperturbablement son irrésistible marche vers un monde ubuesque.

En 1979, après une enquête publique si escamotée qu'elle ressemblait à une étoile filante, le décret d'utilité publique du projet fut publié au journal officiel. Ce fut la consternation mais non la résignation. Les communes, le conseil général de l'Essonne, délibéraient régulièrement pour demander l'abrogation du décret scélérateur.

Vint 1981. La mort de notre monstre paraissait programmée. Sensible aux arguments des adversaires de la A87, le ministre des Transports, Charles Fiterman, décida en 1983 d'abandonner le projet. C'était gagné! Nous crîmes pouvoir chanter victoire... naïfs que nous étions!

Bien avant que les politiques tranchent, la machine technocratique avait prévu une position de repli. Nous nous rendîmes compte avec stupeur que les tenants du projet s'étaient ménagés une porte de sortie : la Direction des routes

En ce qui concerne la A87, il était hors de doute qu'une paralysie par magma de pare-chocs agglutinés lui était promise à court terme. L'échangentur prévu à l'entrée du tunnel d'Orly - neud d'interconnexions de voies déjà engorgées - ne pouvait fonctionner qu'en état de saturation quasi permanent et la A87, telle une pompe aspirante et refoulante, serait vite engorgée, ainsi que tous les axes secondaires y menant. Du point de vue de la stricte efficacité, c'était bien le pompon de l'aberration!

En 1976, Nessie jaillit hors de l'eau, au grand jour, plus puissante et rugissante que jamais : elle figurait dans le schéma d'aménagement et d'urbanisme de l'Île-de-France, communément - si l'on peut dire - appelé SDAU-RIF. Voilà qui sema l'affolement de toutes parts. Les élus locaux et le conseil général de l'Essonne, alors à majorité PC-PS, refusèrent cette voie royale empoisonnée et demandèrent l'abandon du projet. Ils n'étaient pas seuls à se mobiliser contre la bête immonde qui passait sa truffe hors de la mare fangeuse : dans des manifs, des pétitions, des interventions, se retrouvaient au coude à coude des hommes et des femmes qui non seulement combattaient les nuisances de ce projet, mais exigeaient un deve-

savez parfaitement que cette autoroute est indispensable au désenclavement de votre commune (ou de votre département ou de votre région). Alors, continuez de vous opposer officiellement au projet, mais travaillons ensemble au moyen de gérer convenablement son implantation...

Pour ce haut fonctionnaire et pas mal de ses collègues, un représentant du peuple n'est rien d'autre qu'un personnage de Clochemerle, ne voyant pas plus loin que le toit de son clocher, une sorte de Topaze des temps modernes, obsédé par la pêche aux voix et hanté par la peur de perdre les prochaines élections. Voilà qui manifeste une méconnaissance crasse de la réalité. Ce qui anime un élu, quel que soit son bord politique, c'est le désir de défendre ceux qu'il représente et d'intervenir dans la destinée collective. Il est donc normal qu'il espère être réélu, le contraire serait inquiétant. Bien sûr, l'intérêt général, celui dont l'État est porteur, ne se borne pas à représenter la somme mathématique des intérêts particuliers et il peut même arriver qu'il soit en contradiction avec celui de telle ou telle collectivité. Mais en ce cas, c'est aux représentants de la nation ou à l'exécutif gouvernemental, en l'occurrence le ministre, de trancher et non aux fonctionnaires, aussi titrés, aussi gradés soient-ils.

n'avait pas abrogé la déclaration d'utilité publique, qui fixait le tracé des emprises réservées sur les plans d'occupation des sols des communes. Elle avait balisé le terrain, en quelque sorte. Les gouvernements passent, la technocratie reste, telle était - telle est - l'une de leurs fières devises. Une percée était disponible pour faire passer une route, alors il fallait la préserver précieusement et l'utiliser quand les temps seraient plus propices.

Voilà qui manifestait un sacré mépris pour les élus, qu'ils soient maire, député ou ministre ! « Nous sommes les seuls garants de l'avvenir du pays, pensent profondément les hauts fonctionnaires. Les politiques et le public peuvent toujours amuser le tapis avec des histoires d'écologie ou de cadre de vie, nous on travaille sur le long terme, sans nous laisser influencer par les préoccupations accessoires ou les modes. Nous seuls possédons l'indépendance d'esprit et le recul nécessaire pour décider. »

Cette idée, il leur arrive de l'exprimer : il n'est pas rare d'entendre un haut fonctionnaire confier à un élu, entre deux portes matelassées :

— Mon cher (ou ma chère...) je comprends très bien que vous ne puissiez l'avouer à vos électeurs, à vos associations de défense de l'environnement et autres groupes d'excités, mais entre nous, vous

Ce n'était ni une rodomontade ni une menace, due à un quelconque enervement : je n'étais aux yeux de ce gentleman qu'un simple conseiller général, c'est-à-dire à l'évidence une pas grand-chose voisine du tien du tout. Je pus mesurer très exactement, à ce moment précis, à quel point cet homme était certain non seulement d'avoir raison, mais de pouvoir imposer sa décision. Jamais je n'ai observé, ni chez lui ni chez la plupart de ceux qui lui ont succédé, le moindre début de comment d'un doute. Scientifique de formation, j'ai toujours considéré la capacité à s'interroger, se critiquer, se laisser remettre en cause, comme un acte nécessaire et intelligent. Mais non, chez ces gens-là, monsieur, on ne doute de rien !

Mais les temps ayant un peu — un peu seulement — changé, la décentralisation se mettant en place, la techno fit patte de velours : histoire de ménager les susceptibilités, on nous affirma que la liaison A6-N6 ferait l'objet d'une étude détaillée sur son opportunité, voire même sur son tracé, et que d'ailleurs aucune opération nouvelle ne serait inscrite sans consultation préalable des élus et des associations. Paroles, paroles...

À l'un de ces personnages « sûr de lui et dominant » qui commençait à m'échauffer les oreilles avec son impérial discours, j'ai un jour lancé :

— Il vaut mieux être obsédé par sa réélection que par son avancement. J'ai rencontré plus de technocrates préoccupés par leur carrière que d'élus par leur réélection. Et puis, tout bien pesé, quitte à faire des courbettes, mieux vaut les faire au peuple qu'à son supérieur hiérarchique.

En 1984, nouvelle percée de notre serpent, cette fois sous une identité falsifiée : l'autoroute était devenue la liaison A6-N6. Le tour était joué : le nom étant transformé, la décision concernant la A87 ne s'appliquait plus !

Une fois encore, le Conseil général, cette fois à majorité RPR-UDF, vota à l'unanimité la demande de levée des emprunts de la A87 et son hostilité au projet. En tant que conseiller général, je participais activement à la mêlée. Au sortir de l'une de nos épiques empoignades avec le directeur de l'Équipement de l'époque, homme de grande compétence à l'élégance distante, un peu *british*, celui-ci me confia :

— De toutes façons, la liaison se fera.

Rage des élus, mêlée de quelques fou-rites devant une si « naïve » impudence. Comment ces hauts fonctionnaires pouvaient-ils croire que nous allons nous laisser abuser par ce grossier tour de passe-passe?

On dut donc ressortir les mousquets des placards et repartir au casse-pipes.

Le député que j'étais devenu en 1988 harcelait le gouvernement en employant l'habituelle artillerie — questions écrites, questions orales, intervention dans les débats lors du vote du budget des routes, etc. Situation paradoxale : alors que certains de mes collègues députés suppliaient qu'on leur trouve le moyen de réaliser tel ou tel tronçon d'autoroute qu'ils jugeaient utile — et parfois à bon droit — pour désenclaver leur région, je passais mon temps à refuser ce don du ciel ! Le plus logiquement du monde, je proposais le transfert des crédits de la liaison A6-N6 à tel ou tel projet provincial. Techniquement, rien ne s'y opposait, puisque tout figurait sur la même ligne budgétaire. Hélas, ce qui apparaissait comme de bon sens était sans doute considéré comme parfaitement incongru.

Déjà la noble et austère salle Colbert de l'Assemblée nationale, où se réunissaient régulièrement le groupe socialiste et le gouvernement,

En février 1989, les maléfiques anneaux de Nessie se détoulèrent à nouveau au-dessus de la surface de l'eau. Cette année-là, sur des documents préparatoires à la révision du SDAU-RIF réapparaissait la maudite A6-N6, exactement au même emplacement que l'autoroute abandonnée !

Pour tenter de masquer cette entortoulope, qui se voyait comme le nez au milieu de la figure, la Direction régionale de l'Équipement avait concocté un concept qui valait son pesant de bitume : le *boulevard urbain végétalisé*. Chapreau, messieurs-dames les concepteurs-communicants !

Boulevard, voilà qui donnait à la chose un aspect familial, *urbain* montrait le souci d'insertion dans la ville, quant à *végétal*, c'était la cerise « écolo » sur le gâteau.

— Attention, ne nous y trompons pas, nous dit-on, il ne s'agit pas seulement d'un changement de terme : un boulevard urbain, ce n'est pas une autoroute.

— Ah bon, quelle différence ?

— Dans un boulevard urbain, il n'y a que deux fois deux voies. Et puis, les échangeurs très éloignés les uns des autres des autoroutes sont avantagusement remplacés par des carrefours avec les grandes rues déjà existantes.

pas non plus l'objet de véritables arbitrages. Imaginons que la Direction de l'architecture et de l'urbanisme et celle des routes aient exprimé un avis différent sur la liaison A6-N6. Il aurait été conforme au bien commun que ces différents points de vue fassent l'objet d'une confrontation au sein de l'Administration, voire que le ministre soit amené à trancher. On peut même rêver que, du haut de sa puissance et au nom de l'intérêt général, l'Etat ait réglé ces conflits de conception, tel Saint Louis sous son chêne. Voilà qui aurait eu au moins le mérite d'une certaine cohérence. Mais revenons à l'arnière réalité : rien de tel n'est envisageable, pour la bonne et simple raison que l'Etat, dans ce domaine, ne règle rien du tout. Et s'il ne règle rien, c'est parce qu'il n'est saisi d'aucun conflit de ce genre.

Certes, les représentants de l'architecture et de l'urbanisme sont gens lucides comme vous et moi, ils savent à quel point il est parfaitement fêlé de concevoir et de réaliser des autoroutes en milieu urbain! Mais cela, ils ne vous l'avoueront qu'en confiance, en petit comité, car ils ne tiennent pas du tout à s'opposer à leurs alter ego de la Direction des routes... On ne va tout de même pas s'empoigner entre collègues sortis du même moule, voire de la même grande école, ce serait

retentissait de mes imprécations contre la technocratie gluante, rampante et lanquante... Qu'il s'agisse d'une route ou de n'importe quoi d'autre, je ne me résignais pas à voir quelques cabinets noirs, ministériels ou de la haute administration, décider seuls. Mon idée de la démocratie est bête et simple : toute décision prise au nom de l'intérêt public doit émaner d'une délibération collective de l'instance représentative. S'il s'agit du principe d'une autoroute à vocation nationale, c'est le Parlement qui est compétent; s'il s'agit de l'échelon régional, c'est le conseil régional... Voilà qui me paraît essentiel pour que l'Etat et la politique retrouvent leur légitimité.

La réalité est tout autre. L'Assemblée nationale, comme je pus rapidement le constater, ne délibère sur aucun plan d'aménagement précis, ni sur les SDAU. Le pouvoir de décision lui échappe, de même qu'à la région Ile-de-France. La plupart des SDAU-RIF sont donc approuvés à la fois contre l'avis des collectivités locales et en se passant du vote de l'Assemblée nationale : ils sont entre les mains des technocrates. Il est vrai qu'à ma connaissance, les politiques n'ont jamais entrepris de vigoureuses croisades pour reprendre ce pouvoir perdu...

Au sein même de l'Etat, les décisions ne font

Poste et les associations concernées, de rédiger un mémorandum et d'entreprendre une démarche auprès du ministre des Transports, Michel Delebarre, afin qu'il abandonne le projet. Le directeur de cabinet du ministre qui nous reçut parut convaincu par notre plaidoyer. Celui-ci avait le rude mérite de la simplicité. Puisque toutes les études et les arguments de la Direction départementale de l'Équipement affirmaient que cette liaison est faite pour notre bien, et uniquement dans le but de régler des problèmes départementaux de circulation, qu'on laisse les communes et le conseil général en prendre la responsabilité. On n'est jamais mieux servi que par soi-même...

Et dans ce domaine, nous proposons des solutions : des transports en commun améliorés, des ponts de proximité sur la Seine, une voie de contournement à l'intérieur de l'aéroport d'Orly... Bref, nous avons l'impression d'accomplir un travail concret et constructif. Nos efforts obstinés allaient-ils être couronnés de succès?

Pas vraiment.

En janvier 1990, lorsque fut éditée le Livre blanc sur la révision du SDAU-RIF, celui-ci ne comportait, certes, aucune référence écrite à la liaison A6-N6 mais... mais, en y regardant de plus près, de très près, à la loupe... on découvrait le tracé

indécents, pire, inélegants! Alors, on soigne l'étanchéité entre les services, on ferme les yeux sur ce qui se passe chez le voisin, pas de fausse note dans l'orchestre... et tant pis pour les villes tranchées en deux comme des poires blettes.

En cette même année 1989 fut publiée une

étude (chèrement) financée par l'État, le conseil régional et le conseil général, faisant des propositions sur le tracé de la voie et évaluant son impact économique — supposé favorable, bien évidemment. Le premier volet de ce travail analysait la circulation dans le secteur. Et là encore, bravo l'artiste! Après l'évocation d'une série d'hypothèses dont chacune faisait l'objet d'une conclusion partielle, parfois négative, le document s'achevait sur une conclusion globalement positive où, curieusement, tout ce qui détruisait avait fait l'objet d'un vigoureux coup de gomme. De plus, on s'était livré à une petite cuisine avec les paramètres : les tronçons saturés retrouvaient soudain un trafic aisé et la RN7 devenait un simple chemin vicinal où les conducteurs se promenaient, bague-

naudant à 30 à l'heure...

En fait, cette étude n'avait d'autre utilité que de permettre au projet de rester sur le feu, à mijoter doucement en attendant des jours meilleurs.

Nous décidâmes, avec le maire de Paray-Vieille-

points d'arrêt (gares, stations de bus ou de cars).

En 1960, lorsqu'il n'y avait que 30 km d'auto-route en Ile-de-France, les technocrates affirmaient, avec raison sans doute, que ce retard créait une situation préoccupante. Quand le réseau autoroutier atteignit 600 km, ils étaient toujours préoccupés. Ils le seront sans doute tant que l'Hexagone ne sera pas un vaste entrecroisement de routes orné de quelques villes-garages et d'espaces verts posés sur dalle. Le meilleur des mondes techno, en quelque sorte.

Vous connaissez sans doute l'histoire de ce polytechnicien qui observe une puce. Il crie et voit que l'animal fait un bond. Il coupe les pattes de l'infortunée bestiole et constate alors que cette fois, s'il crie toujours, l'insecte ne bouge plus. Et notre crâne d'œuf de conclure finement : « Si on coupe les pattes à une puce, elle devient sourde ». Les hauts responsables de la Direction des routes raisonnaient en dignes émules de ce polytechnicien : si on veut désenclaver une ville, re lions-la à une voie déjà engorgée... Et voilà comment nos cités deviennent sourdes.

de cette dernière... en pointillés, sur l'une des cartes! Nessie était toujours-là, rôdant entre deux eaux...

En devenant ministre, en avril 1992, et accédant à un niveau d'informations dont je n'avais pas bénéficié auparavant, j'ai pu mieux comprendre comment s'était formé le point de vue de la haute administration.

Ce projet A87 représentait la quintessence de la pensée techno. La théorie de base était la suivante : plus il y a de points reliés à un site, plus ce site est riche et dynamique. Et c'est ce qui importe. Qualité de vie et créativité sont des notions qui ne viennent qu'en complément... si c'est possible, et à condition que ce ne soit pas trop contraignant. Cette hiérarchie des valeurs n'est pas neutre. Conséquence logique, une route est toujours plus « rentable » qu'un transport en commun. En effet, les routes étant toutes reliées entre elles, si l'on ajoute un kilomètre au réseau, la nouvelle portion se trouve aussitôt reliée à l'ensemble, alors qu'un parcours de bus, de métro, de tramway ou de chemin de fer n'est relié qu'à un réseau existant et donc à un nombre limité de

aussitôt qu'on allait étudier le problème et procéder à de nouveaux calculs.

Et au mois d'octobre, je reçus une nouvelle carte de simulation où, comme par enchantement, tout était fluide, limpide, un vrai miracle! Peu encline à croire au surnaturel, je plongai le nez dans cette étude et découvris bientôt le pot aux roses : les gourous de la prospective avaient jonglé avec les pourcentages. Et je te modifie très légèrement les estimations du trafic, et je te rectifie d'un poil le seuil d'estimation de saturation, et je te donne un petit coup de pouce aux paramètres, les vitesses moyennes par exemple...

et hop, coco, tout baigne! Une autre astuce avait consisté à supposer que toutes les routes prévues au schéma d'aménagement de l'Île-de-France seraient réalisées en 2010, ce qui était loin d'être la règle dans ce genre de travail, compte tenu des retards et autres modifications toujours possibles. Ainsi, de nos jours encore, la A86, prévue depuis quinze ans, n'est toujours pas terminée. La prospective doit toujours tenir compte d'une période transitoire pour apprécier correctement la faisabilité d'un projet. Je n'en voyais aucune trace dans les documents qu'on me présentait. L'étude, faite pour justifier une position existant depuis vingt

Au mois d'août 1992, Nessie fit carrément de la provocation, me balançant sous le nez sa tête globuleuse au sourire carnassier. La Direction régionale de l'Équipement me communiqua un épais dossier qui contenait deux plans établis à l'horizon 2010. L'un prévoyait la circulation dans le cas où la liaison A6-N6 serait réalisée, l'autre envisageait le cas contraire. Devinez lequel prévoyait un avenir radieux?

Afin de démontrer la fausseté des conclusions de ce rapport, et ainsi de convaincre les technocrates, j'ai demandé des études supplémentaires envisageant d'autres hypothèses. Et puis je me suis fait

présenter et expliquer les simulations. À ma grande surprise, j'ai alors constaté que celles qui concernaient la liaison A6-N6 indiquaient trois zones rouges (embouteillages aux heures de pointe) autour d'Athis-Mons, en particulier sur la RN7 sous les pistes d'Orly, secteur déjà saturé. L'arrivée d'un trafic supplémentaire, notamment venant de la A5, ne ferait visiblement qu'empirer la situation.

— Ça confirme mon analyse, m'exclamai-je. Bonjour l'amélioration : nous allons être asphyxiés d'embouteillages!

J'aurais mieux fait de me taire : on me répondit

Dans les cabinets ministériels, je me heurtai à une résistance en forme de ventre mou. On m'expliqua que juridiquement, il était impossible de lever les emprises... En fait, on jouait la montre. Retarder, dégrager en corner en attendant l'arrivée de nouveaux ministres plus compréhensifs, telle était leur soft stratégie. Et je m'aperçus, avec une certaine rage, que dans tous les documents que la préfecture de région transmettait, la maudite liaison A6-N6 figurait toujours, au mépris de la décision du Premier ministre!

J'eus à ce propos un échange téléphonique assez tendu avec un haut fonctionnaire en charge du dossier.

— Jamais je n'enlèverai cette voie, m'affirma-t-il tout de go.

— Ah bon? Vous ne savez donc pas que la décision d'un Premier ministre s'impose à tous? — Je préférerais rendre mon tablier que de la mettre en application, Madame!

— Vos états d'âme m'indiffèrent, la décision doit être appliquée, Monsieur!

Je continuais de me taper la tête contre les murs. Visiblement, avec des adversaires de ce calibre, un ministre, cela pesait de peu de poids. En mars 1993, toujours aussi furtive, j'allai voir Pierre Bérégovoy.

ans, était parfaitement déconnectée du réel, insupportable à mettre en œuvre, désespérément bidon!

Comme maire et conseiller, j'avais eu l'occasion de me « frotter » au concret et je crois en avoir gardé le sens en devenant ministre. Le sens du concret... voilà une entrée quasi introuvable dans les hautes sphères! J'eus l'occasion de le constater dans des réunions consacrées à la région parisienne : je retrouvais dans la bouche de certains de mes collègues ministres les mêmes certitudes, les mêmes expressions, les mêmes concepts que ceux exposés plus haut. J'en déduisis qu'il existait un moule quelque part — pas près d'être cassé, hélas — et qu'il avait façonné pas mal de ceux qui hantent les ministères... ministres compris. L'esprit d'imitation, le manque de connaissance profonde des dossiers faisaient le reste.

En novembre 1992, j'obtins de Pierre Bérégovoy la décision d'abandonner ce projet autoroutier dans le SDAU et de lever immédiatement les emprises. Et le 13 novembre, Jean-Louis Bianco me confirma que le projet A87 ne serait pas retenu dans les derniers aménagements du projet de schéma directeur de l'Île-de-France.

Cette fois, n'est-ce pas, j'avais gagné? C'est sans doute ce que vous auriez pensé à ma place. Eh bien non...

les bras au ciel, jurant en chœur que c'était irréalisable.

Le 18 mars 1993, Jean-Louis Bianco demanda au préfet de région, en liaison avec le préfet de l'Essonne, d'engager la procédure de levée des emprises de l'ex-A87.

Le 26 mars, il définissait à titre conservatoire un nouveau tracé, permettant la levée immédiate de ces emprises en attendant le nouveau SDAU-RIF.

La réunion destinée à permettre la publication

de cet arrêté fut épique. Je dus négocier pied à pied, sur chaque mot, car la Direction des routes jouait sur les termes, et ils ne sont jamais innocents. La moindre faille dans la forme et le pouvoir des technos revenait à bride abattue !

Ainsi, lorsque je demandai qu'on note le mot « souterrain » pour désigner un passage, on écrivit « enterré ». Or, dans le langage codé des techno-

crates des routes, ces mots n'ont pas le même sens : « souterrain », signifie qu'on force le passage de la voie sous la terre et qu'au-dessus, la surface peut être aménagée. On est sûr que la voie passera dessous, et donc qu'en surface il n'y aura plus d'emprise. Mais le terme « enterré » suppose au contraire qu'on creuse en tranchée, et qu'en-

suite seulement on place une couverture. L'amé-

— Il faut que tu m'adresses une lettre concernant « mon » autoroute, précisant noir sur blanc qu'on abandonne ce projet. Si je n'ai pas ta signature personnelle, ça ne servira à rien. La décision ne sera pas respectée.

Il était plutôt incroyable.

— Tu exagères, Marie-Noëlle, mais enfin bon, je te la fais, cette lettre...

Elle m'arriva quelque temps plus tard, très claire, très précise : le Premier ministre me confir-

maît que le projet de liaison rapide A6-N6 ne

serait pas retenu dans le projet de schéma direc-

teur. Il demandait au ministre de l'Équipement,

du Logement et des Transports, Jean-Louis

Bianco, d'engager la procédure permettant la

levée des emprises qui avaient été réservées pour

cette liaison et leur classement en espaces verts ou

en zones à urbaniser ultérieurement.

Cependant, comme le temps passait et que la

date des élections devenait très proche, je me

rendis compte que le nouveau projet du SDAU-

RIF ne pourrait être déposé au Conseil d'État par

le gouvernement dont je faisais partie. La meilleure

façon de préserver l'avenir était d'obtenir,

concrètement et rapidement, la levée des emprises.

Bien entendu, les cabinets, les techniciens, levalent

— Oui.

— Avez-vous vérifié que « ma » liaison a bien disparu?

— Oh, je le pense, puisque c'est une décision du Premier ministre. Mais je vais regarder, cependant.

Au bout de quelques minutes d'attente, mon interlocuteur revint à l'appareil :

— La liaison est maintenue, Madame le ministre.

Je dus consulter moi-même les documents pour y croire vraiment, tant la chose me paraissait folle,

incroyable : oui, la maudite autoroute figurait toujours, en pointillé, sur certaines pages du projet!

La manœuvre était simple mais demandait tout de même un certain culot : on transmettait un document au Premier ministre en escomptant que,

préoccupé par les élections, celui-ci n'éplucherait pas toutes les pages et ne prêterait aucune attention à ces petits pointillés apparemment inoffensifs...

Cette fois, Nessie soufflait par les naseaux un nuage franchement nauséabond.

Quand j'appris au directeur de cabinet de Pierre Bérégovoy que le préfet de région n'avait pas appliqué sa décision, il eut besoin, comme moi, de

rapidement et la nuisance provoquée est plus grande.

Je dois reconnaître à nos énarques, ingénieurs des Ponts et autres polytechniciens, une qualité : ils sont têtus. Cependant, je mettrai un bêmol : ils sont têtus quand, devant eux, ils sentent le pouvoir politique faible. Si une autorité conséquente leur fait face, ils le sont moins. Le courage pour la défense de leurs convictions est inversement proportionnel aux risques qu'ils perçoivent. Ah, que voilà un beau théorème...

Le fax confirmant l'arrêté permettant la levée de ces sarranées emprises me parvint en mars 1993, au terme d'une campagne législative qui avait vu ma défaite. Assise dans le fauteuil ministériel que je m'apprêtais à quitter, je parcourais ce papier, qui était pour moi comme un rayon de soleil perçant la grisaille. Bon, normalement, le problème était réglé.

Cependant, parce que j'étais devenue méfiante comme une vieille renarde, j'appelai au téléphone le cabinet du Premier ministre.

— Vous avez reçu le projet de SDAU de la région parisienne établi par le préfet de région?

« Oui, on y travaille, mais c'est compliqué techni-
quement... il faut attendre... on ne sait pas quand
le nouveau SDAU-RIF va sortir... »

Je me renseignai auprès des cabinets des divers
ministres concernés pour savoir à quel moment ce
fameux SDAU-RIF – qui contenait toujours cette
maudite liaison A6-N6 – allait être arrêté. Car on
ne pouvait entrer une voie que si elle était
préalablement définie... mais le futur SDAU ne
pointait toujours pas à l'horizon.

En fait, il était clair que l'Administration était
repartie à l'attaque pour convaincre le nouveau
gouvernement de maintenir cette liaison.

A ce jour, je n'ai toujours pas reçu le moindre
texte m'indiquant comment procéder à la levée
des emprises. J'ai ouvert la procédure de concer-
tation du POS sans mentionner l'existence de cette
autoroute fantôme. Le préfet n'a pas encore réagi
à cette disparition.

Nul ne sait quand le prochain SDAU-RIF va
sortir du bois.

Tout le monde attend, dans sa tranchee. Il n'est
pas impossible que les technos essaient de nous
faire passer cette pilule en évitant tout débat
public.

constater de ses propres yeux. Hélas, j'avais bien
raison.

Le 29 mars 1993, il adressa un courrier à ce
fonctionnaire obstiné (doux euphémisme) afin de
lui rappeler que le Premier ministre en personne
avait exigé qu'on supprime l'indication de cette
liaison dans le projet qui serait soumis au pro-
chain gouvernement!

Ma défatte aux législatives me fit redoubler
d'énergie pour que la décision du Premier minis-
tre, tant attendue par la population, soit mise en
oeuvre au plus vite. Battons le fer tant qu'il est
encore chaud...

Lorsque j'ai entrepris de définir le POS (plan
d'occupation des sols) d'Athis-Mons, j'ai demandé
au préfet de l'Essonne et à la Direction départe-
mentale de l'Équipement de définir par écrit – cela
s'appelle une "lettre de cadrage" – comment je
devais mettre en application la mesure de levée
des emprises immédiate décidée par Jean-Louis
Bianco.

Pas de lettre à l'horizon. Les services concernés
semblaient pris d'une immense inertie. Enfin, la
grande muette techno, fortement titillée, me four-
nit à contrecoeur quelques réponses du style :

CANNIBALES DE L'ÉTAT

Je continue de surveiller l'affaire du coin de l'œil. Les technos comptent peut-être nous avoir à l'usure, mais qu'ils sachent une chose : ils auront dépassé avant que j'aie passé la main. Je ne suis pas du genre laisse-béton.

La surface du lac est calme, d'un calme qui précède peut-être la tempête. Le monstre aquatique n'est pas mort; Nessie est seulement retournée dans les profondeurs, tapie, prête à ressurgir un jour peut-être, à tout moment, et à ouvrir grand son hideuse gueule pour cracher ses giclées bitumées...

CHAPITRE 2

Pause café