

Monsieur le Président,  
Mesdames Messieurs les membres de La Commission,  
Madame et Monsieur les représentants de la DREIF,  
Mesdames et Messieurs les élus  
Mesdames, Messieurs

Jean-Claude Roude, vice-président de l'association des habitants du quartier de la gare de Grande-Ceinture à Saint-Germain-en-Laye, membre du Comité PROFILE

Introduction :

Les nuisances sonores (cf. M. Nicolas Grenetier) sont celles qui sont le plus directement perçues par les riverains et de ce point de vue, il est légitime que ceux d'une future infrastructure routière s'en inquiètent.

Les exposés des ingénieurs de la DRE ont toutefois montré qu'une large panoplie de moyens existe pour protéger les riverains de ces nuisances aux abords d'une infrastructure nouvelle.

Ces moyens sont totalement efficaces pour un tracé en tranchée couverte et très efficaces pour un tracé en déblai protégé par des merlons, comme le montre l'exemple de l'A 14.

Par contre, les riverains d'une route, en fait souvent une rue, existante en milieu urbain ne peuvent être que très mal protégés, voire pas du tout, des mêmes nuisances.

Qu'en conclure quant à la décision de construire la Francilienne et au choix de son tracé ?

1. **Opportunité de construire la Francilienne :**

Pour les tracés les plus susceptibles d'être réalisés (rouge, vert, bleu), les trafics prévus à l'horizon 2020 sont compris entre 105 et 110 000 véhicules/jour (*page 49 de la brochure de présentation*)

Pour la plus grande part ce trafic n'est pas généré par la création de la francilienne (*le trafic induit ne semble pas figurer au dossier*).

En l'absence de réalisation de la Francilienne, il s'écoule sur le réseau local, totalement inadapté et embouteillé avec, à la même échéance, des prévisions de :

+ 20 % à + 30 % sur la RN 184 à Saint-Ouen-l'Aumone, Eragny, Conflans et Saint-Germain

+ 17 % sur la D30 à Poissy et Achères

+ 45 % sur la D 190 à Poissy et Carrières-sous-Poissy

Du seul point de vue des nuisances sonores, l'intérêt de mettre le maximum de trafic sur une infrastructure neuve, à condition qu'elle comporte toutes les protections adéquates et efficaces, plutôt que de le laisser sur des infrastructures inadaptées et inadaptables paraît donc assez évident.

Par ailleurs les riverains actuels de la RN 184, des RD 30, RD 190 et autres, pas ou peu protégés sont des dizaines de milliers :

- 26 600 à moins de 500 mètres du tracé noir, plus ceux de la RN 184 à Saint-Germain et des RD 30 et 190 à Achères, Poissy et Carrières-sous-Poissy.
- Sur le tracé rouge qui fait l'objet de tant de critiques, 25 500 habitants sont situés à moins de 500 mètres du tracé. Mais si on retire ceux qui sont situés le long d'une tranchée couverte (6,5 Km dans les parties urbaines d'Eragny, Andrésy, Chanteloup, Carrières-sous-Poissy et Poissy) qui ne supporteraient aucune nuisance sonore, il en reste bien peu à protéger par d'autres techniques (\*).

(\*) *Observation :*

1. *chiffres demandés depuis mi-avril à la CPDP et à verser au dossier*
2. *même s'il n'y en avait que 10, raison de plus pour s'en occuper.*

En résumé, pour ce qui concerne les nuisances sonores, la capacité à protéger totalement ou au moins correctement les riverains d'une infrastructure nouvelle, comme le nombre réciproque des populations concernées rendent très souhaitables la réalisation rapide de la section Cergy – Orgeval de la Francilienne.

A noter que même si ce n'est pas le débat d'aujourd'hui, une grande partie des considérations ci-dessus est pertinente pour d'autres types de nuisances.

Pour prendre le contre-pieds de M. Yorgos Remvikos je dirai deux choses :

- a) en diabolisant les effets de nuisances, par ailleurs réels, du trafic, on accroît l'inquiétude des riverains actuels des itinéraires de substitution.

- b) Plus les nuisances sont fortes, plus il y a des raisons de les transférer, non pas ailleurs, mais sur des infrastructures nouvelles, bien entendu en réalisant les protections adéquates.

## 2. Le choix du tracé :

Pour faire vite, je ne dirai que quelques mots sur le sujet.

En effet à partir du moment où l'on peut se préserver efficacement des nuisances sonores, elles ne sont plus théoriquement un élément déterminant du choix du tracé. La problématique devient plutôt celle des aménagements retenus et de leurs coûts comparatifs.

Deux observations toutefois :

- le tracé vert réutilisant la RN 184 dans la traversée de Conflans-Sainte-Honorine ne peut donner aux riverains de cette commune une protection équivalente à celle d'un tracé neuf.
- le tracé rouge, que le Comité PROFILE soutient pour d'autres raisons, est particulièrement bien étudié en ce qui concerne les protections phoniques, avec :
  - 8 Km de section couverte ou semi-couverte concernant la totalité des zones qualifiables d'urbaines,
  - 11 Km de déblai protégéables par merlon
  - moins de 2 Km au sol ou en remblai.

Même si ce projet peut sans doute être encore amélioré, ce ne sont donc pas des considérations de nuisances sonores qui pourraient le faire rejeter, surtout en comparaison de la situation actuelle.

Je vous remercie de votre attention.