

**Contribution de M. Emmanuel Diani,**

**habitant de Neuville-sur-Oise**

**Avril 2006**

## **Observations à la lecture du dossier du maître d'ouvrage**

1) Pourquoi l'étude de tracés alternatifs aux tracés proposés n'est-elle pas envisagée dans cette brochure ? il apparaît en effet qu'une solution intermédiaire: tracé vert d'Orgeval à Andrésy et tracé bleu d'Andrésy à Méry traverserait moins de zones urbanisées que les tracés rouge, bleu ou vert dans leur intégralité.

2) Il est primordial que tout tracé intègre un maximum de parties couvertes souterraines afin de limiter notablement les pollutions sonore et olfactive et non pas des bribes de zones enterrées comme cela est actuellement proposé ; la prévention a un coût certes non négligeable mais toujours en deçà du curatif au regard des problèmes de santé et d'environnement que créeront nécessairement ces autoroutes supplémentaires.

3) Il est tout à fait faux de penser qu'en créant des voies à circulation rapide on va continuer à diminuer le trafic total et faciliter les transports en commun. D'une part le nombre de bus ou de cars utilisant ces voies rapides est très faible, d'autre part toute création de route ou de voie de transport quelconque incite au développement de logements dans une banlieue déjà peuplée, puisque cela la rend plus proche de Paris, lieu de travail. Ceci contribue donc au contraire à augmenter encore le trafic plus qu'à le répartir. Le meilleur exemple est celui du développement champignonsesque de Cergy-Le-Haut depuis le prolongement du RER A voici quelques années. Non

seulement les logements se sont multipliés mais le trafic de l'autoroute A 15 s'est intensifié, preuve complémentaire que les gens utilisent non seulement les transports en commun mais aussi beaucoup leur voiture.

4) Tandis que l'examen des nuisances environnementales (poliment nommées "enjeux environnementaux") fait apparaître une augmentation (estimée) des émissions de gaz d'échappement de 10 à 20 %, il est curieusement indiqué, dans tous les cas, que "pour ces trois polluants, les émissions restent toutefois nettement inférieures aux émissions actuelles".

Comment peut-on affirmer que l'émission des gaz, qui augmentera nécessairement du fait de l'augmentation du trafic (ou alors l'accès de la francilienne sera limité aux voitures électriques ?), sera finalement inférieure à l'émission actuelle ? Alors même que la totalité du fascicule tend à démontrer que le but de la francilienne est justement de concentrer les véhicules sur ces nouvelles voies.

Comment peut-on estimer que les émissions des différents gaz seront variables d'un tracé à l'autre (proportions 15-9-15 pour le tracé rouge, 13-16-12 pour le tracé vert et 15-16-17 pour le tracé bleu) ? Faut-il comprendre que ce ne seraient pas les mêmes véhicules qui emprunteraient les tracés rouge, bleu ou vert ?

De plus, ces chiffres sont en contradiction avec le contenu des pages 8 et 9 où il est indiqué que c'est le tracé rouge qui absorberait le plus de trafic (mais qui polluerait le moins au vu de 15-9-15 ?)

5) Il n'est nullement mentionné d'estimation du nombre de décibels engendrés par la construction de ces voies et du trafic qui s'ensuivra, ce qui est un manque notoire dans une étude environnementale.

6) Tous les tracés traversent des zones écologiques présentant un intérêt important au plan de la faune et de la flore et tous les tracés

défigurent le paysage (ponts, traversée de forêts, survol d'étangs et de rivières) ce qui conduit surtout à se poser la question de l'intérêt du projet dans sa globalité.

Je vous remercie de l'intérêt que vous porterez à ces observations et des réponses que vous voudrez bien y apporter et vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de toute ma considération.

Emmanuelle Diani

95, chemin des Dagnaudes

95000 Neuville-sur-Oise