

## > Le choix du tracé

### Le Comité PROFILE soutient le choix du tracé rouge empruntant la rive droite de la Seine

> Il est en cohérence totale avec tous les objectifs poursuivis en terme d'aménagement du territoire, de desserte des principales collectivités, d'efficacité économique et de captation des trafics.

> Toutes les enquêtes et études précédentes ont montré que c'était le meilleur choix. Il apparaît à nouveau comme tel dans le dossier du maître d'ouvrage.

> Les conditions d'insertion dans l'environnement, qui avaient justifié de graves oppositions au projet initial, ont été largement améliorées et doivent sans doute l'être encore (échangeur de Maurecourt, longueur exacte des tranchées, position des débouchés par rapport aux habitations,

accentuation des protections par mersons paysagés) dès que le choix du tracé permettra une concertation sur ces questions.

### Le Comité PROFILE rejette les autres tracés qui ne correspondent pas aux objectifs poursuivis

**Le tracé violet** ne correspond pas aux objectifs de la Francilienne par sa longueur et sa position excentrée. Il assure une mauvaise desserte des collectivités et une mauvaise captation des trafics.

**Le tracé noir** ne respecte pas la répartition des trafics de contournement et de pénétration. Il apporte de nouvelles nuisances, qui ne peuvent être traitées dans de bonnes conditions, aux riverains et à la forêt de Saint-Ger-

main-en-Laye. De plus, la partie du tracé entre Saint-Germain-en-Laye et Orgeval sera délaissée au profit d'un trafic tel qu'il existe actuellement par le carrefour du Bel Air, la RN13, puis la RN186, pour rejoindre l'A12.

**Quant au tracé vert**, il n'a de spécifique que le tronçon C3 qui a davantage pour vocation d'établir une liaison est-ouest, envisagée par ailleurs. Il a surtout comme inconvénient de réutiliser une partie du tracé noir C2 avec les inconvénients déjà évoqués.

**Enfin, le tracé bleu**, outre son coût (2,1 milliards d'euros contre 1,5 milliard pour le tracé rouge) pose sans doute plus de problèmes qu'il n'en résout: traversée de Pierrelaye, échangeur dans la forêt (RD308) et à la sortie 5 sur l'A14. Comme le tracé noir, il retourne sur le nœud d'Orgeval.

## > Conclusion

**Pendant trop longtemps, le débat s'est enlisé dans des généralités, le Comité PROFILE souhaite que le pragmatisme l'emporte :**

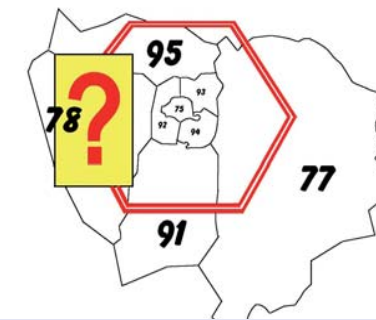
> La situation de blocage et d'indécision a assez duré. Elle n'a fait qu'exacerber des passions compréhensibles et admissibles il y a quinze ans, de la part des riverains qui se plaignaient du manque de protections, mais totalement injustifiées et inadmissibles aujourd'hui.

> Il ne s'agit pas de prévoir toutes les évolutions économiques et techniques des transports, mais de résoudre un problème de circulation existant,

grave et qui porte préjudice à l'économie, aux populations et à l'environnement.

> Le tracé rouge, par son coût et son efficacité, est celui qui répond le mieux aux objectifs poursuivis. Des progrès considérables pour son insertion dans son environnement humain sont déjà prévus, d'autres peuvent sans doute l'être, une fois le choix effectué, en concertation avec les collectivités et associations de riverains concernées.

**Réalisons le prolongement entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval de la Francilienne, puis consacrons-nous à son prolongement vers Saint-Quentin-en-Yvelines, avec la ferme intention d'obtenir plus rapidement sa réalisation.**



Crée en 2001, le Comité PROFILE regroupe des associations de résidents, de défenseurs de l'environnement, d'entreprises du Val-d'Oise et des Yvelines en vue d'obtenir des infrastructures routières entre Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines apportant une réponse aux problèmes de fluidité et de sécurité, tout en respectant l'environnement et le bien-être des riverains. L'objectif est l'obtention d'un réseau cohérent et acceptable par des populations présentant des intérêts différents.

## > Comité PROFILE

Pour un réseau routier ouest francilien intégré dans l'environnement

> NOS MAÎTRES MOTS : L'HOMME, L'ENVIRONNEMENT, L'ÉCONOMIE

## Pour une libre circulation dans une nature préservée par et pour l'homme

Les études et la réalisation de divers projets d'aménagements routiers (RN184, RN13, RD98, RD154, etc...) ont généré nombre d'interrogations chez les riverains de ces projets et les défenseurs de la forêt, tout particulièrement leur impact sur la qualité de vie et la sécurité au regard du service recherché par les acteurs économiques.

Le développement durable cherche à concilier les contraintes de l'économie, de l'environnement et du social en respectant l'homme et en répondant aux besoins du présent, sans hypothéquer ceux des générations futures. La création du Comité PROFILE relève de ces principes.

Notre système politico-administratif est paralysé par des positions de refus de trop d'associations.

Notre démarche est en réaction à cette attitude. Unissant des approches diverses mais complémentaires, nous avons cherché la

cohérence d'un réseau respectant la nature et l'homme pour proposer une solution de consensus.

La réponse est simple :

> respect de la hiérarchie de la destination des voies,

> séparation systématique des pénétrantes et des rocade pour éviter la confusion des flux, > mise en œuvre maximale des protections face aux nuisances.

Il est alors apparu indispensable d'obtenir la réalisation d'une **Francilienne intégrée dans l'environnement**. Nous avons ainsi entrepris toutes les démarches auprès des élus et des administrations pour ouvrir le débat public.

Le débat est ouvert, nous sommes satisfaits. Nous voulons maintenant que le sujet soit discuté avec compétence, honnêteté intellectuelle, liberté d'expression et que, surtout l'homme dans sa globalité soit au centre du débat.

> CONTACT

Comité PROFILE (Pour un réseau routier ouest francilien intégré dans l'environnement)

BP 8243 • 78108 Saint-Germain-en-Laye cedex

courriel : infos@comite-profile.org • site : www.comite-profile.org



# Nos maîtres mots : l'homme, l'environnement, l'économie

## > Le prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval est nécessaire à tous points de vue

### 1. Aménagement du territoire

Le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) a retenu un principe logique : la hiérarchisation des trafics d'échange et de transit en utilisant des rocares autoroutières de contournement et des radiales autoroutières de pénétration, réservant la voirie traditionnelle à la desserte locale.

Ce schéma est réalisé, sauf dans les secteurs ouest et sud-ouest où l'A86 ne sera réalisée qu'en 2008, avec plus de dix ans de retard, et où l'A104 (la Francilienne) est en débat public, pour le tronçon entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval seulement, alors que son prolongement jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines, voire au-delà, est tout autant nécessaire.

En conséquence, les trafics d'échange et de transit se reportent sur la voirie traditionnelle (RN184, RD30, RD153, RD154 entre autres) dans les pires conditions : embouteillages, insécurité, nuisances pour les habitants et pour la forêt de Saint-Germain-en-Laye.

L'argument d'une inutilité future du projet en raison de la raréfaction du pétrole et de son prix n'est pas recevable. Il pouvait déjà être tenu en 1973 et a été contredit dans les faits par la suite. Il est certainement plus utile d'œuvrer aujourd'hui pour une évolution des énergies de propulsion des véhicules que contre la réalisation d'infrastructures cohérentes.

### 2. Economie et services aux habitants

L'infrastructure est nécessaire à l'amélioration des liaisons entre Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines, d'une part, et entre toute la zone concernée et l'aéroport de Roissy, d'autre part. Cette amélioration concourra à l'attractivité et au développement économiques de

notre secteur ainsi qu'à l'amélioration des conditions d'accès au travail et aux loisirs de ses habitants.

En l'absence de ces infrastructures, le dossier du débat constate (page 30) que l'évolution des emplois dans la zone est inférieure à celui de l'ensemble de la grande couronne parisienne, de 34% entre 1990 et 1999 et de 56% entre 1999 et 2003.

### 3. Environnement et nuisances

Le trafic emprunte actuellement des itinéraires inadaptés dont la RN184 (43 000 à 73 000 véhicules/jours suivant les sections en 2004, prévu à 45 000 à 117 000 en 2020) et la RD30 (28 000 véhicules/jours prévus en 2020) qui ne peuvent être améliorés sensiblement dans les sections urbaines.

Il le fait dans les pires conditions :

> **d'accidents.** La RN184 et la RD30 ont connu respectivement, entre 1999 et 2003, 22 et 7 accidents mortels et 50 et 14 accidents graves, alors que l'A14 n'a connu qu'un accident mortel et 5 graves pour la même période.

> **de pollution.** Un moteur au ralenti

dans les embouteillages pollue énormément plus qu'un moteur fonctionnant à un régime normal.

> **de nuisances.** Ces nuisances sont notamment sonores : plusieurs dizaines de milliers d'habitants vivent, sans aucune protection, dans un espace compris entre 3 mètres et 500 mètres du passage des poids lourds qui empruntent la RN184, la RD30 ou la RD154.

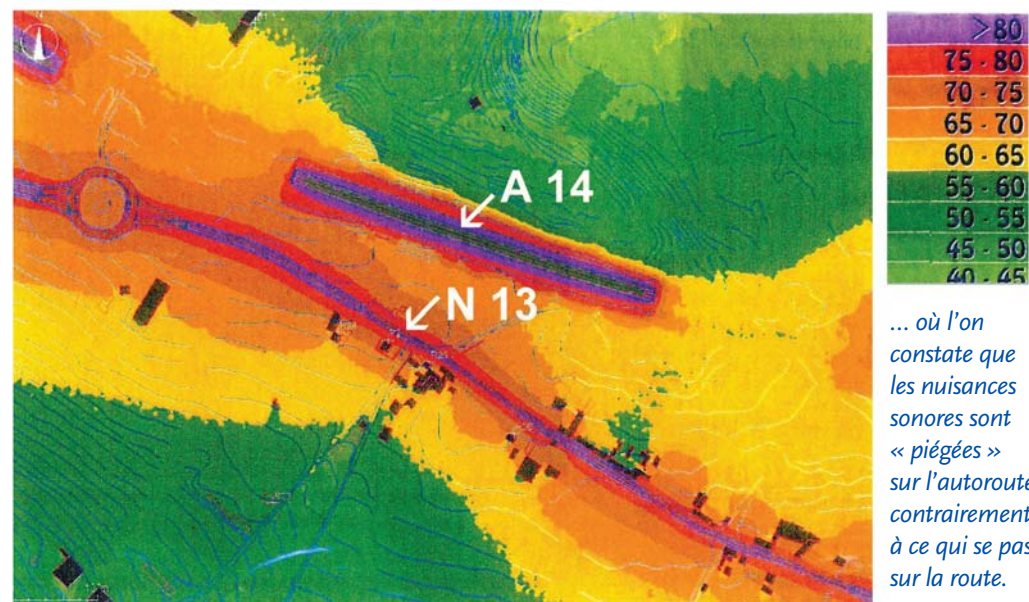
Une nouvelle infrastructure ne supprime pas toutes les nuisances mais une conception ad hoc des projets permet d'en diminuer très fortement les impacts. De ce point de vue, le progrès est considérable puisque le coût du tracé rouge, le seul pour lequel on dispose d'un historique, est passé (en valeur 2005), de 400 millions d'euros dans le projet Villexpress de 1990 à 1 500 millions d'euros dans le tracé soumis au débat, largement du fait des dispositifs de protection des riverains (36% en section couverte ou semi-couverte, augmentés de 50% en déblais protégés) et de l'environnement.

En tout état de cause, le comité PROFILE milite pour une réalisation exemplaire en terme de protection des riverains et de

Exemple de réalisation réussie sur l'A14, avec des voies en déblai et l'utilisation de merlons à la Croix-de-Laye, entre Chambourcy et Poissy.



Près de Poissy et Chambourcy, courbes isobruit comparatives de l'autoroute A14 et de la RN13...



... où l'on constate que les nuisances sonores sont « piégées » sur l'autoroute, contrairement à ce qui se passe sur la route.

l'environnement quel que soit le tracé retenu, en particulier par l'utilisation maximale de merlons paysagers. La mise en service de la Francilienne sera favorable : > à un **taux d'accidents minimal.** À trafic constant il y a environ trois fois moins

d'accident sur une infrastructure autoroutière que sur une route ordinaire. > à une **réduction des nuisances sonores.** Il y a très peu d'habitations proches d'une section non couverte et des dispositifs de protection adéquats peuvent être réalisés.

> à une **maîtrise de la pollution.** En ce qui concerne la pollution générale, des études montrent (pages 75, 76 et 77 du dossier du maître d'ouvrage) que celle-ci sera, en 2020, inférieure à la pollution actuelle (sauf pour le CO2, sans incidence pour la santé).

D'ailleurs, alors que 750 kilomètres d'autoroute ont été mis en service en Ile-de-France entre 1970 et 1999, des mesures d'Airparif montrent que les taux de pollution ont diminué :

- CO : chute de 64% entre 1994 et 2004
- NOx : chute de 43% entre 1994 et 2004
- SO2 : chute de 56% entre 1994 et 2004
- fumée noire : chute de 47% entre 1992 et 2002
- particules PM10 : chute de 25% entre 1997 et 2004

Les arguments fondés sur les risques généraux de pollution ne sont donc pas recevables.

Par contre, des dispositions peuvent et devront être prises pour éviter des pollutions de proximité (moins de 300 mètres de l'infrastructure) en particulier, par le choix des sorties de tranchées couvertes.

## > Le débat public doit déboucher sur une décision ferme des pouvoirs publics permettant une réalisation rapide du prolongement de Cergy-Pontoise à Poissy-Orgeval

### 1. Pour tenir compte de l'augmentation inévitable du trafic

L'augmentation du trafic est inévitable. Elle sera de l'ordre de +20% d'ici 2020 (page 20 du dossier). En l'absence de réalisation de la Francilienne, cette augmentation serait particulièrement importante sur la RN184 et la RD30, et se ferait dans les pires conditions de circulation et environnementales.

### 2. Parce que, depuis 40 ans, les tergiversations, cela suffit!

Cela entraîne des incertitudes et indécisions pour les projets d'implantations urbaines, industrielles et économiques. L'absence de décision crée donc un préjudice considérable à l'économie, aux collectivités, aux habitants et à la forêt de Saint-Germain-en-Laye, patrimoine commun des habitants de toute la région et qui subit une coupure de plus en plus accentuée par la RN184.

### 3. Pour parvenir très rapidement à un débat sur les conditions d'exécution du projet

Pour que ce débat-là ait lieu, il est nécessaire que la conclusion du débat public soit claire et qu'elle permette d'assurer réellement la meilleure prise en compte possible des intérêts locaux légitimes (collectivités, riverains, environnement).