



CONTRIBUTION DU CADEB DANS LE CADRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE NOUVELLE VOIRIE DEPARTEMENTALE

Cette concertation, organisée par le Conseil Général des Yvelines, s'est déroulée du 18 février 2006 au 6 mars 2006

En préalable, nous nous permettons de rappeler que notre Collectif regroupe une quinzaine d'associations de protection de l'environnement dans la Boucle de Montesson et est agréé à ce titre pour les communes qui composent ce territoire.

Contexte

Compte tenu de la durée de la consultation publique (une quinzaine de jours), il ne nous a pas été possible de recueillir et de synthétiser toutes les remarques et observations de nos associations membres.

En conséquence, la présente contribution du CADEB :

- Ne prétend pas traiter de l'intégralité du sujet et devra être complétée des observations portées sur les registres des différentes communes par nos associations membres, tant à Sartrouville qu'à Montesson.
- Ne met pas un point final à la concertation, notre Collectif souhaitant qu'elle se poursuive et aboutisse à une amélioration du projet.

Historique

Nous nous permettons de rappeler également que notre Collectif, dans un souci de protection de l'environnement, est partisan de donner une vraie priorité aux transports en commun et aux circulations douces. En effet, le CADEB estime que pour une meilleure protection de l'environnement, il convient de sortir d'une logique du « tout automobile » avec toujours plus de routes et plus d'aménagements, ce qui entraîne finalement un accroissement de la circulation automobile (véhicules particuliers et poids lourds), avec pour conséquence plus de pollution et des effets néfastes sur la santé.

Mais pour autant **le CADEB ne fait pas partie des opposants au principe du projet de déviation de la RD 121.** A plusieurs reprises, le CADEB s'est prononcé sur le sujet, dès sa création en 1996, puis notamment en novembre 2002, à l'occasion de l'adoption de sa « charte », ainsi qu'en novembre 2003 dans un document de « réflexions » destiné à Mr Jean-François Bel, Président du SIEP.

Dans ces différents documents, le CADEB constate que le projet a pour ambition de gérer le flux de circulation existant, de soulager un secteur scolaire important à Sartrouville et de revitaliser le centre-ville (Sartrouville, Montesson). De plus, le projet a le soutien des élus de Sartrouville et de Montesson et recueille l'assentiment de nombreux riverains confrontés à la densité de la circulation automobile.

Compte tenu de ce qui précède, le CADEB n'est pas opposé au projet dans son principe, mais émet plusieurs conditions à sa réalisation :

- **une bonne intégration dans l'environnement**, en concertation avec les riverains des quartiers concernés, à Sartrouville et Montesson (pas de nuisances, sonores notamment, ni d'effet de coupure).
- **pas de transfert de flux de circulation vers des secteurs urbanisés** (vers le centre de Montesson, vers Carrières sur Seine).
- **le respect de l'activité agricole ainsi qu'une cohérence avec le projet de parc urbain.**
- **suppression du transit sur les bords de Seine** en aménageant cet environnement naturel comme poumon vert pour les loisirs et la détente et en privilégiant les circulations douces en n'autorisant que la desserte locale (charte CADEB).

De plus, le CADEB :

- confirme son opposition à tout raccordement des voiries locales avec l'A14 (ni échangeur, ni demi échangeur) .
- demande l'abandon pur et simple du projet de prolongement de la RN 311 le long de la Seine à Bezons et Carrières sur Seine et la liaison A14-A15 dont la « déviation de la RD 121 » devait être un maillon.
- demande, lors de la révision des documents d'urbanisme, le retrait de l'ensemble de ces projets.

Sur la forme de la consultation publique

Le CADEB se félicite de l'organisation de cette concertation, indispensable pour que les habitants prennent connaissance du projet et obtiennent une réponse à leurs questions, et les améliorations qui restent nécessaires. Les panneaux présentés sont clairs et agréables. De plus, la disponibilité des documents sur Internet permet un accès facile à l'information.

Nous nous permettons toutefois de répercuter quelques remarques :

- La durée de la consultation : quinze jours, c'est un peu rapide pour les habitants qui doivent en même temps prendre connaissance du projet et émettre une opinion
- La disponibilité de documents « papier » : il aurait été souhaitable que certains panneaux (les cartes de flux de circulation notamment) aient pu faire l'objet d'une version papier.
- L'absence de permanence des concepteurs du projet sur les lieux de la consultation, qui n'est que partiellement compensée par la disponibilité des élus ou fonctionnaires municipaux. (une telle permanence avait été organisée lors de la consultation sur l'aménagement du carrefour RD 121/RD 308 à Sartrouville).

Nous nous interrogeons aussi sur la manière dont il sera répondu aux remarques d'ordre général ou particulier figurant sur les registres d'information (réunions publiques, réponses individuelles ou deuxième concertation ?)

Sur Sartrouville, la consultation s'effectue au Centre Technique Municipal, qui présente l'avantage de possibilités de stationnement et de locaux adaptés. Toutefois, dans une ville de 50 000 habitants, assez étendue, il aurait peut être été opportun de prévoir un ou plusieurs lieux supplémentaires de consultation des documents, notamment en centre ville.

Sur le contenu du dossier de présentation

Nous nous permettons d'émettre six observations :

1. Sur les hypothèses d'évolution de la circulation et l'impact du projet sur les flux

C'est probablement le point faible de la présentation.

En effet :

- Les options retenues en matière d'évolution de trafic ne sont pas précisées. Les cartes présentées laissent apparaître semble-t-il une croissance de plus de 30% dans les 10 ans à venir (horizon 2015), alors que les données récentes dont dispose la CCBS (*) relèvent au contraire une diminution de la circulation dans la Boucle sur la période récente.
- Certaines données sont contradictoires (en apparence ?) - la circulation « actuelle » avenue Jean Jaurès à Sartrouville est estimée à 7700 véhicules/jour sur le panneau 2 (contexte) et à 9900 sur le panneau 3 (justification du projet).
- Certaines données sur l'impact du projet manquent dans des secteurs pourtant très sensibles :
 - Le chemin de l'Espérance à Montesson , principale voie d'accès à Carrefour Montesson (impact sur la clientèle ?)
 - La rue de la Convention à Sartrouville (cette donnée étant pourtant essentielle pour les habitants concernés du fait de l'abandon du tronçon RD 308- Plateau).
- Les données pour la rue Jean Mermoz à Sartrouville laissent perplexes : le trafic prévu en 2015 est de 17800 sans voie nouvelle et de 12800 si la voie nouvelle est réalisée (10300 actuellement). On ne voit pas pourquoi le trafic diminue dans de telles proportions alors que le tronçon de voie nouvelle RD 308-Plateau est abandonné. On s'attendrait plutôt à un accroissement de la circulation, comme le confirment les craintes exprimées par les habitants du Vieux Pays.
- Les données présentées à Carrières sur Seine ne permettent pas de répondre aux inquiétudes des carillons qui s'estiment menacés d'un transfert de flux de circulation vers les voiries communales déjà surchargées et inadaptées à un trafic supplémentaire.
- L'objectif annoncé sur le panneau 4 (« supprimer la circulation de transit sur les quais) est-il véritablement atteint alors que la circulation prévue en 2015 à la hauteur du quartier de la mairie à Sartrouville est encore de 15100 véhicules/jours au lieu de 17000 sans la voie nouvelle (12100 actuellement).
- De même, dans le secteur de Montesson la Borde, « l'intérêt » du projet laisse perplexe au regard des évolutions de trafic escomptées rue Gabriel Péri à Montesson (RD 121 face à Carrefour) : 23500 véhicules/jours avec le projet contre 25000 sans le projet (1)
- Seules les rues Tobrouk et de la Convention à Sartrouville enregistrent une diminution significative de la circulation, ce qui est évidemment positif puisqu'il s'agit d'un secteur comportant de nombreux établissements scolaires.

(*) CCBS : communauté de communes de la Boucle de Seine

(1) le panneau 3 indique que la prévision de trafic en 2015 avec la voie nouvelle est réalisée « sans réduction de la capacité actuelle de la RD 121 actuelle ». Il serait intéressant de connaître les éventuels projets de réduction du trafic sur cette portion de la RD 121 actuelle, et leur impact complémentaire sur les flux.

2. Sur les protections acoustiques

Les panneaux présentés ne permettent pas de se faire une idée précise de l'impact du projet sur les secteurs urbanisés traversés par la déviation à Sartrouville. A cet égard, la note établie par l'Association Qualité de Vie de Laborde à Montesson, membre de notre Collectif, garde toute son actualité (voir en annexe).

L'inquiétude des riverains est perceptible à la lecture des premières remarques figurant sur le cahier d'observations à Sartrouville et qui se traduit par de nombreuses demandes d'une couverture totale du projet dans l'ensemble de la traversée de la commune. Il appartient aux concepteurs du projet de démontrer aux habitants l'efficacité des protections prévues en dehors du quartier des Richebourgs, au nord (rue Brisson, secteur Croix Blanche Galilée) et au sud (quartier de la Plaine, notamment aux abords des établissements scolaires, zone d'urbanisation future prévue dans le PLU de Sartrouville en limite de la plaine agricole).

Cette préoccupation rejoint celle du Collectif Départemental Yvelines Environnement qui, consulté par le CADEB sur le projet de voie nouvelle, demande « la garantie des protections sonores nécessaires à la qualité de vie des riverains. »

3. Sur les circulations douces

L'objectif de favoriser les circulations douces et de sécuriser leur usage (pour la bicyclette notamment) est affirmé à juste titre comme un objectif important du projet.

Nous constatons toutefois que sur la majeure partie du tracé, le projet renvoie :

- soit aux aménagements existants (rue de Tobrouk à Sartrouville, route de Sartrouville à Montesson)
- soit à des aménagements à la charge des communes, dont le financement n'est pas précisé
- soit à la modification d'aménagements existants (dans la portion à 2x2 voies, avec une traversée des chaussées dont l'intérêt reste à démontrer).

Nous attendons beaucoup des étapes à venir de la concertation pour améliorer le volet « circulations douces » du projet, en lien avec les associations spécialisées, Réseau Vélo 78 notamment, qui mériterait d'être associées plus étroitement au projet.

4. Sur la protection des espaces agricoles

Le projet souhaite minimiser au maximum l'impact sur la plaine de Montesson et son activité agricole. A cet égard, l'existence d'une section à 2x2 voies en plein cœur de la Plaine, que le projet justifie par l'importance de la circulation sur ce tronçon, nous semble aller en contre sens de cet objectif.

De plus, nous souhaiterions nous assurer que la production maraîchère ne sera pas en contact trop proche avec les voies de circulation (bande gazonnée suffisamment large), afin d'éviter la pollution des légumes par les émissions des véhicules automobiles (principe de précaution).

5. Sur le contexte du projet

Pour le CADEB, le projet ne peut trouver de justification que s'il est destiné à mieux gérer la circulation locale à son niveau actuel, sans effet d'appel d'air, et qu'il ne s'agit pas d'une première étape vers d'autres projets de raccordements autoroutiers qui auraient pour conséquence l'urbanisation massive de la Boucle.

Notre collectif ne pourra se prononcer définitivement sur le projet de voie nouvelle départementale tant que l'Etat n'aura pas exprimé ses intentions sur les projets routiers dans la Plaine, que les élus de la Boucle n'auront pris position dans le Livre Blanc en cours d'élaboration et que la révision des documents d'urbanisme : SDRIF, SDBM (*) ne sera pas menée à son terme.

Cette demande de clarification est d'autant plus nécessaire que plusieurs riverains ont exprimé sur les cahiers de consultation leur souhait d'un raccordement rapide à l'A 14, probablement sans mesurer les effets sur l'environnement et les conséquences sur la qualité de vie dans la Boucle.

(*) SDRIF : Schéma Directeur d'Ile de France
SDBM : Schéma directeur de la Boucle de Montesson.

6. Sur certains points non traités dans le document de présentation

- Comment sera assurée la sécurité des usagers à l'intérieur de la section couverte à Sartrouville ?
- Quel sera le régime de la publicité le long des voies nouvelles (réglementation spécifique ou application des règlements locaux de publicité, probablement inadaptés pour gérer cette situation nouvelle) ?
- Quelle sera la nature du revêtement des chaussées (traitement anti-bruit comme sur l'A 14) ?
- Y a-t-il compatibilité du présent projet avec celui de tangentielle ferrée nord à Sartrouville (à l'intersection des deux projets) ?

En conclusion :

Nous souhaitons que la concertation actuelle ne soit pas un aboutissement, mais le point de départ d'une deuxième phase destinée à améliorer le projet et à répondre aux inquiétudes légitimes des riverains.

Concrètement, nous suggérons :

- Qu'une réunion soit organisée rapidement entre les concepteurs du projet et notre Collectif, comme nous en avons fait la demande à plusieurs reprises
- Que soient prévus d'autres modes d'information du public, avant l'enquête d'utilité publique, et qui pourraient prendre la forme :
 - de réunions publiques à l'initiative du Conseil Général ou des municipalités.
 - de réunions à l'initiative des associations
 - ou encore d'une deuxième concertation préalable, qui permettrait de présenter aux habitants les améliorations apportées au projet suite à la première concertation.

Sartrouville, le 6 mars 2006

NOUVELLE VOIRIE DEPARTEMENTALE

ANALYSE ACOUSTIQUE

Le projet se base sur les arrêtés et décrets en vigueur. La simulation de l'impact du projet en tenant compte de la circulation en 2012 est faite avec le logiciel MITRA qui est souvent utilisé pour ce genre d'exercice. Tout semble fait dans les règles de l'art.

Cependant, ce dossier ne permet pas vraiment de mesurer l'impact sonore pour les habitants. En effet, les seules garanties sont des niveaux sonores inférieurs à 60 dBA jour et 55 dBA nuit.

Alors qu'une étude de l'existant a été réalisée, d'après le dossier, nous n'avons pas d'idée précise pour chaque zone du niveau sonore existant actuellement. Ces données ne sont pas fournies.

L'impact du projet va se traduire par une augmentation du niveau sonore global qui sera plus ou moins bien accepté selon l'émergence du bruit par rapport à l'existant. Il convient de rappeler que la limite d'émergence du bruit normalisée, pour le bruit de voisinage, est de 3 dBA la nuit et 5 dBA le jour.

Aussi pour les zones calmes actuelles (40 à 45 dBA jour et 30 à 35 dBA la nuit), une augmentation de 15 à 20dB (pour atteindre respectivement les 60 dBA et 55 dBA) ne sera pas supportée et conduira à un trouble important de la vie des riverains de la nouvelle voirie départementale.

En conclusion **pour se prononcer sur l'impact sonore de cette infrastructure, il est nécessaire de disposer des données sonores actuelles afin de quantifier le réel impact de la future voirie.** La législation ne donne pas de garanties suffisantes en obligeant uniquement à ne pas dépasser un niveau absolu, car physiologiquement parlant, c'est l'émergence d'un bruit qui est globalement plus importante que son niveau absolu (quand on reste dans des niveaux moyens).

Jacques PERDEREAU pour QVLB
Le 16 janvier 2006