



Verneuil sur Seine, le 11 février 2011

A l'attention de Monsieur Alain CLERC
Commissaire Enquêteur
Enquête Publique liaison RD30-RD190 Pont d'Achères

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

ADIV-Environnement vous adresse sa contribution relative à l'enquête publique préalable à la réalisation du projet d'aménagement de la liaison départementale entre la route départementale 30 (RD 30) et la route départementale 190 (RD 190) avec la création d'un franchissement de la Seine (Pont à Achères) sur le territoire des communes d'Achères, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Poissy et Triel-sur-Seine.

ADIV-Environnement est agréée par décret préfectoral du 16 août 2011 "Association protection environnement" pour le territoire des communes d'Andrécy, Carrières-sous-Poissy, Chanteloup-les-Vignes, Triel-sur-Seine, Vernouillet, Verneuil-sur-Seine et Chapet.

J'ai eu l'occasion de vous rencontrer à plusieurs reprises et vous remercie pour votre accueil et votre écoute à mes interrogations.

Je me tiens à votre disposition pour apporter toutes informations nécessaires et vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

Michel CULLIN
Président d'ADIV-Environnement

PJ : Notre contribution (14 pages) + 7 annexes (remises au Commissaire enquêteur)

ADIV-Environnement

*Association loi 1901 enregistrée à la Sous Préfecture de Saint Germain en Laye le 5/07/91 sous le N°06213
Agréée « Association protection de l'environnement » par décret préfectoral N°2011230-0001 du 16 août 2011*

Autorisée à délivrer des reçus fiscaux par la DGI Versailles (Réf 2006/594 ASS)

Adresse de l'Association : 10, allée des Chevreuils 78480 Verneuil sur Seine.

Adiv78480@yahoo.fr

www.adiv-environnementl.org

La concertation de 2009 : un faux-semblant inadapté à l'enjeu de ce projet.

Le dossier d'enquête publique de janvier 2012 appuie sa légitimité sur la concertation de 2009.

Il est donc intéressant de comparer les "objectifs" et les "informations projectives connues" portés en 2009 à la connaissance des habitants avec les "objectifs" et "informations" fournis dans le dossier d'enquête publique de janvier 2012.

La concertation 2009

Lors de la concertation qui s'est tenue du 15 juin au 10 juillet 2009, les finalités du projet telles que présentées par le Conseil Général étaient les suivantes :

- assurer un maillage des routes départementales existantes grâce à cette nouvelle infrastructure,
- garantir le désenclavement de la Boucle de Chanteloup « tout en fluidifiant les circulations locales » (délibération du 23/10/2009, page 6),
- accompagner le développement du territoire de l'OIN Seine - Aval dont fait partie la Boucle de Chanteloup.

Est-ce pour tranquilliser les habitants que la concertation prévoyait la réalisation d'une partie du projet 2x1 voie avec variante en 2x2 voies ?

Ce projet de liaison RD30-RD190 était présenté comme étant un projet local, distinct de l'A104 et non substituable à celle-ci.

Une concertation sans information:

- En dehors de cette liste d'améliorations escomptées, aucune donnée de trafics n'était fournie.
- On peut aussi relever qu'aucun espace d'échanges avec les habitants n'a été organisé pour étayer la présentation au public.
- Une concertation estivale organisée du 15 juin au 10 juillet 2009, période peu favorable pour un tel enjeu.

Cette concertation 2009 aurait dû être reconduite avant l'enquête publique

Des changements importants et de nouveaux projets n'ont été mis à la connaissance du public qu'après " juin juillet 2009" :

- Les projets de développement de la Boucle de Chanteloup, par la Communauté d'Agglomérations des 2 Rives de la Seine, à savoir :
 - un développement économique important au travers du projet Ecopole et du port de Triel-sur-Seine,

- un développement de l'offre de logements permettant d'atteindre 100 000 habitants contre 65 000 aujourd'hui.
- Le projet Eole, qui induit un rabattement des usagers vers les gares structurantes de : Poissy et "Vernouillet Verneuil".
- L'agrandissement projeté du port d'Achères qui est annoncé aujourd'hui à 420 hectares, sur un territoire dit « Confluence Seine Oise », et identifié comme un territoire inclus dans le projet du Grand Paris.
- Les informations concordantes laissant penser que l'Etat aurait décidé de limiter le prolongement de l'A104 au niveau de la commune d'Achères. Si elle était confirmée, cette décision aurait des conséquences majeures sur la teneur du projet présenté lors de la précédente concertation. Cf. [Annexes n°2 et 3] Déclarations du Préfet de région IDF

Tous ces nouveaux projets et informations récentes, apparues après la concertation de 2009 ont conduit un collectif d'associations à considérer que la précédente concertation étant devenue caduque et a demander (Cf. [Annexe n°5] Lettre adressée le 18 juin 2011 au Président du conseil général par le collectif) :

- à reporter l'enquête publique prévue fin 2011,
- à relancer une nouvelle concertation plus globale, la concertation menée en 2009 étant rendue caduque par les éléments présentés ci-dessus.
- à ne plus limiter le champ de la nouvelle concertation à la seule zone de la Boucle de Chanteloup, l'impact de ce nouvel ouvrage se répercutant sans aucun doute possible sur les communes voisines.

La concertation élargie demandée n'a pas eu lieu, nos élus (Cf. [Annexe n°4] Compte rendu analytique N°929 Séance du vendredi 8 juillet 2011 et [Annexe n°7] Dossier de presse) ne sont pas d'accord sur les solutions proposées (pont, tracé de l'A104). Ils évoquent le risque réel d'un arrêt de l'A104 à Achères (arrêt par phasage des travaux).

Pour un projet structurant d'une telle importance, il aurait fallu une réelle concertation

Même si le projet n'est pas éligible à l'organisation d'un débat public, le modèle de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) aurait pu être retenu. Pour la CNDP, l'objectif est de permettre l'information et l'expression la plus large possible de toutes les parties concernées (maître d'ouvrage, pouvoirs publics, élus, associations, experts, riverains, grand public, etc.) pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, des études préliminaires à la fermeture de l'enquête publique...**c'est-à-dire quand il est encore possible de modifier ou même d'abandonner un projet.**

Le contraste entre cette démarche et la concertation de 2009, réalisée par le Conseil Général, est « éblouissant » !

Monsieur le Commissaire Enquêteur, la finalité d'une concertation peut-elle se résumer à annexer un "papier" au dossier d'enquête?

L'enquête publique de Janvier 2012: les objectifs présentés ne sont pas tenus.

Les trois objectifs du projet sont définis dans la Partie C page 35. Il y est annoncé :

Ce projet permettra:

- d'assurer un maillage des routes départementales,
- de créer une desserte routière ouest-est, avec un nouveau franchissement de la Seine,
- d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup, en vue de faciliter son développement et accompagner le développement du territoire de l'OIN (Opération d'Intérêt National) Seine-Aval dont fait partie la boucle de Chanteloup.

Non seulement l'objectif de garantir le désenclavement de la Boucle de Chanteloup « tout en fluidifiant les circulations locales » (délibération du 23/10/2009, page 6), a disparu. Mais pire encore, les conditions de circulation en 2032 vont se détériorer et devenir exécrables. C'est ce qui résulte de l'étude des trafics qui a été communiquée au collectif des associations ou il est clairement montré la saturation de la quasi-totalité du réseau routier (A104, A13, RN et RD) **y compris la liaison RD30-RD190.**

A noter que les informations résultant de cette étude ne figurent pas au dossier de l'enquête publique et par conséquent n'est pas portée à la connaissance des habitants.

Le conseil général se contente d'affirmer que cette liaison apportera de "*bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup*" et cache les informations qui contredisent totalement la tenue de cet objectif: ce qui constitue un manque de transparence majeur du dossier.

Cette étude met en évidence que les "*bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup*" prévues dans les objectifs du projet ne sont pas atteintes.

Au contraire, ce constat de saturation des ponts (+ 40%) et des routes (> 90%) conduira les habitants de la boucle (en particulier les Triellois) à se voir doublement enclavés :

- davantage encore par les franchissements de la Seine
- et par l'accès à la liaison RD30-RD190 "saturée" qui les enserrera.

Connaissant leur difficulté à circuler aujourd'hui dans le réseau des routes et voies communales, il paraît indispensable d'affiner les études de trafics à l'intérieur de la commune ; ces études si toutefois elles ont été réalisées, ne nous ont pas été communiquées.

Saturation 2032 Scénario 3 – HPS – Taux de saturation (%)



ADIV-Environnement est arrivée à la double constatation suivante :

1. Le projet ne remplit pas les objectifs envisagés, et loin d'améliorer les conditions d'accès à la boucle, il les rend au contraire plus difficiles.
Un autre projet devrait être étudié pour répondre à l'objectif d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle, le projet présenté demande d'opter entre la peste et le choléra.
2. Faute de transparence et par manque d'informations complètes, les habitants de la Boucle ne sont pas en capacité de juger de l'intérêt de ce projet. Une enquête publique se doit de fournir toutes les informations nécessaires à la justification des objectifs du projet.

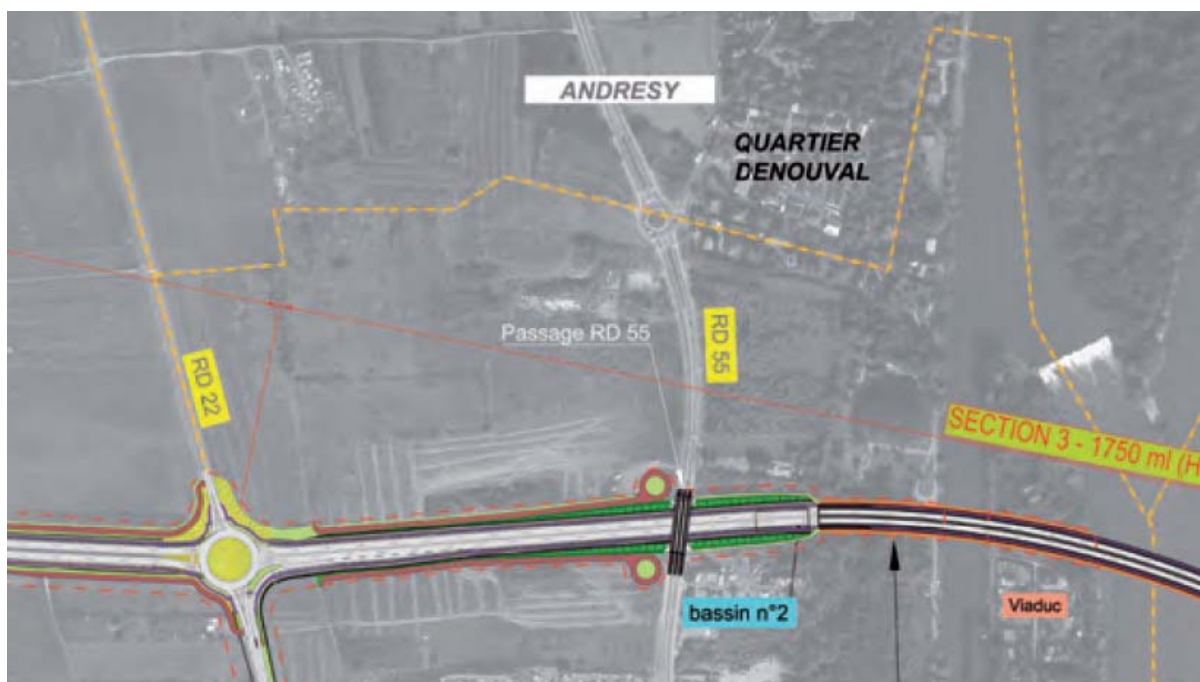
Monsieur le Commissaire Enquêteur, cette double constatation formulée par ADIV-Environnement est grave. Pouvez-vous nous apporter des éléments qui puissent la contredire? Dans la négative, nous vous invitons à faire deux sérieuses réserves.

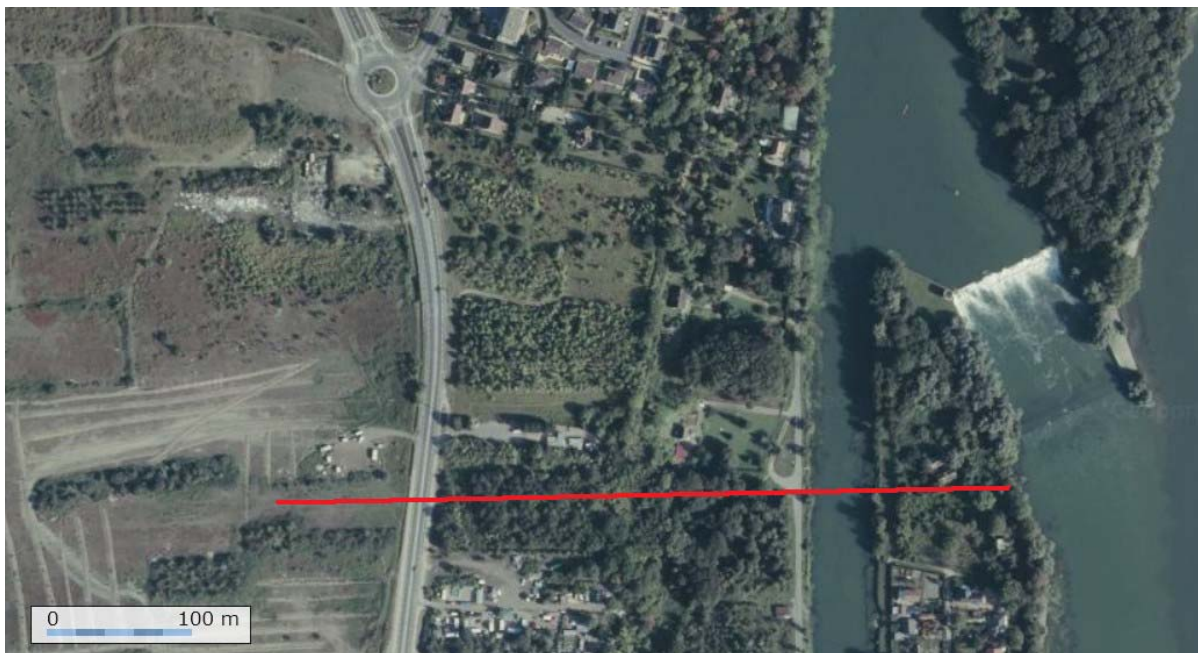
Le domaine d'étude est contestable

L'étude d'impact (cf. pièce G, page 334) justifie de la manière suivante le choix de l'aire d'étude et ainsi la limitation de l'enquête aux communes d'Achères, de Carrières-sous-Poissy, de Chanteloup-les-Vignes, de Poissy et de Triel-sur-Seine : "Le domaine d'étude est composé de l'ensemble du réseau routier subissant, du fait de la réalisation du projet, une modification (augmentation ou réduction) des flux de trafic de plus de 10%. Ainsi, les axes étudiés sont les axes directement concernés par le projet (RD 190, RD 30 et liaison RD 190 - RD 30) ainsi que les principaux axes se connectant au projet et étant impactés par ce dernier (RD 55, RD 22...)"

Outre que cette limite de 10% nous paraît pour le moins arbitraire pour les riverains concernés, on ne peut que s'étonner du sort réservé à la ville d'Andrésy, pourtant directement concernée par les conséquences du projet.

- En effet, les cartes de trafic (TMJA) en page 335 de l'étude d'impact montrent que la circulation dans l'ensemble des deux rues chacune en sens unique le long de la Seine (quai de Seine et rue du Général Leclerc) passe d'une valeur de 11 090 dans le scénario de référence à 13 160 en 2032 avec le projet, soit une augmentation de 18,7%, c'est-à-dire bien au-delà des 10% annoncés. Dans ces conditions, selon le critère indiqué, la ville d'Andrésy doit bien faire partie de l'aire d'étude et donc être également le siège de l'enquête publique.
- De plus, **les maisons au sud de la commune d'Andrésy (quartier Dénouval)** se trouvent à moins de 300 mètres de la future voie de circulation. Ce quartier va donc subir à la fois les contraintes de bruit et de pollution gazeuse de la nouvelle structure et doit donc être concerné par l'enquête publique.





- Autre raison de s'étonner de l'aire d'étude retenue : la circulation dans Conflans-Sainte-Honorine est actuellement très difficile (12 685 TMJA sur la RD55), comment circulera-t-on en 2032 alors que l'on prévoit 30 210 au même endroit.

Ainsi par ses conséquences, le projet de liaison RD30-RD190 et pont d'Achères aura une influence sur la circulation des communes qui ne sont pas concernées par l'enquête publique : nous demandons donc à ce qu'une nouvelle enquête publique soit organisée dans l'ensemble des communes touchées par une augmentation de circulation, en particulier Andrésey..

Monsieur le Commissaire Enquêteur, pouvez-vous nous indiquer quelle base réglementaire a été utilisée par le conseil général pour limiter le domaine d'études de ce projet à une variation de 10% du trafic?

Monsieur le Commissaire Enquêteur, pour quelle raison le conseil général a-t-il exclu du domaine d'étude la RD55 dans Andrésey, la RD190 dans Triel, la RD154 au delà du Pont de Triel quand le dossier précise: "ainsi que les principaux axes se connectant au projet et étant impactés par ce dernier (RD 55, RD 22...)" ?

Environnement

Les inventaires faune flore habitats mené dans le cadre du projet ne sont pas à la hauteur des enjeux présents dans la zone : nous ne détaillerons ici que les inventaires concernant les oiseaux et les lépidoptères.

L'étude d'impact (pièce G) du dossier préalable à la déclaration d'utilité publique précise (pages 210 et 212) :

Les prospections ornithologiques ont été réalisées les 2/04, 19/06, 3/07 et 26/08/2009 afin, tout d'abord, de localiser et de quantifier l'avifaune nicheuse locale et, dans un second temps, de préciser d'éventuels déplacements d'oiseaux à l'intérieur ou à proximité immédiate de la zone d'étude. Des données bibliographiques recueillies en 2007 et 2008 participent à la connaissance des abords.

Pour les oiseaux migrateurs et hivernants :

Les inventaires ayant été axés sur l'avifaune nicheuse, les observations de migrateurs restent peu nombreuses. Néanmoins, la proximité immédiate de la Seine à l'est et à l'ouest de la zone d'étude constitue un axe privilégié de passage notamment pour les oiseaux d'eau et la zone d'étude offre ainsi de réelles potentialités d'accueil en halte migratoire. Aucun inventaire n'a été mené durant l'hiver ne permettant par conséquent pas d'apprécier le rôle de la zone d'étude à cette période.

Ainsi l'étude d'impact nous apprend qu'il n'y a pas eu de prospections ornithologiques en hiver dans une zone aussi riche pour l'observation des oiseaux hivernant ou migrateurs. Rappelons que les prospections doivent être menées sur une année complète. Ce point a d'ailleurs été soulevé par l'Autorité Environnementale.

D'autre part, la page 210 de l'étude d'impact ne donne aucune information sur les dates ni sur les périodes où ont été menés les relevés :

Les inventaires faunistiques ont porté sur les oiseaux nicheurs, les mammifères y compris les chiroptères (chauves-souris), les batraciens, les reptiles, les odonates (libellules), les lépidoptères rhopalocères (papillons diurnes) et les orthoptères (criquets, grillons et sauterelles).

On ne peut qu'être étonné du recensement de seulement 19 espèces de papillons diurnes dans le périmètre d'études ; il existe en Ile-de-France plus de 1000 espèces de papillons, dont près de 120 papillons diurne. Parmi ceux-ci, 30 sont peu exigeants et peuvent être rencontrés dans n'importe quelle localité.

Par ailleurs, l'étude d'impact n'a pas pris en compte la question des papillons de nuit. Or, leur problématique est la même que celle des chauves-souris mais avec une circonstance aggravante : par leur sonar, les chauves-souris peuvent éviter la plupart des voitures, tandis que de nuit les phares des voitures attirent les papillons de nuit multipliant les risques de collision. La présence de friches et la proximité de milieux humides, traditionnellement riches en Lépidoptères nocturnes, laisse penser que de nombreuses espèces pourraient être menacées par la circulation automobile de nuit.

D'autres précisions données dans l'étude d'impact donnent également des doutes sur son sérieux. Ainsi l'étude d'impact précise page 356 que la ripisylve sera recréée sous le futur pont afin d'assurer la continuité écologique.

Enfin, l'étude d'impact précise page 223 :

La Seine et sa ripisylve constitue un corridor de déplacement important pour les oiseaux et les chauves-souris. Le franchissement de la Seine par la nouvelle liaison routière devra intégrer cet élément et une réflexion devra être menée afin d'éviter que celui-ci constitue une barrière altérant ce corridor et afin de limiter le risque de collision entre les véhicules et les oiseaux et chauves-souris.

On peut sérieusement se demander si cette réflexion pourra aboutir : l'étude d'impact aurait pu nous donner quelques premiers éléments de cette réflexion.

L'ensemble de ces remarques montre que les éléments concernant l'environnement n'ont pas été traités avec le sérieux attendu pour un tel projet.

Monsieur le Commissaire pouvez-vous obtenir du Conseil Général des éléments complémentaires qui répondraient à ces manques ?

Réseau routier pris en compte dans l'enquête publique :

A104 : tracé vert.

Le projet soumis à enquête public propose à l'horizon 2032 l'alternative suivante : soit ne rien faire (pas de liaison RD30-RD190, ni d'A104), soit construire la liaison RD30-RD190 avec l'A104 en retenant le tracé vert : c'est choisir entre la peste et le choléra.

Cette alternative est contestable :

- A ce jour, qu'est ce qui est officiel : le tracé vert a été choisi par un ministre en 2006 au terme d'une phase de concertation, y a t il eu une autre décision officielle ? N'y a t il pas d'autres tracés possibles ouverts à l'occasion de ce débat public ?
- Il n'y a pas eu de décision sur l'A104 donc le dossier ne peut pas être présenté en tenant compte d'un projet non décidé.
- Comment peut-on faire l'enquête publique d'un projet départemental sans avoir réalisé préalablement l'enquête publique du projet national ?
- A partir d'Achères, d'autres variantes au tracé vert permettent de relier Orgeval (tracés blanc et bleu).
-

Important oublié dans le modèle de calculs des trafics.

Le barreau de liaison entre le projet de déviation de la RD154 au sud de Verneuil et Vernouillet et l'A13 via la RD43 n'a pas été pris en compte dans le modèle de calcul de l'étude des trafics.

Ce barreau figure dans les objectifs du *réseau routier structurant des Yvelines à terme par délibération du Conseil Général des Yvelines (mars 2007)* rappelé dans le dossier (Cf. pages 277 et 278 de l'étude d'impact "Rep. 30 - Contournement des Mureaux");

Dans le protocole de l'OIN Seine-Aval (Cf. [Annexe n°4] Compte rendu analytique N°929 Séance du vendredi 8 juillet 2011 (Extraits relatifs à la liaison RD30-RD190) ce barreau est défini comme faisant parti du "contournement du pôle Meulan-Les Mureaux". Il est qualifié de projet d'infrastructure routière important pour l'OIN Seine-Aval

On comprend facilement l'importance que le Conseil Général et l'OIN Seine-Aval donnent à la réalisation de ce tronçon routier : la liaison à l'A13 via la RD43 permettrait la récupération des trafics passant actuellement par le Pont de Meulan-Les Mureaux.

Curieusement, le modèle de calculs de l'étude des trafics (cf. page 373 de l'étude d'impact) pour l'année 2032 ne prend pas en compte la construction de ce barreau de liaison à l'A13 via la RD43.

Monsieur le Commissaire Enquêteur, pouvez-vous nous faire savoir si la non prise en compte de ce barreau est une erreur ou si le Conseil Général des Yvelines et l'OIN Seine-Aval ont pris des délibérations annulant ce barreau ?

A104 : des variantes ont été oubliées.

La liaison entre Méry-sur-Oise et Orgeval pourrait bien se faire en deux phases :

La liaison entre Achères et Orgeval pourrait très bien être reportée à une phase ultérieure ou peut-être ne jamais voir le jour. Le dossier ne donne aucune garantie du contraire et ne fournit aucune prévision des trafics ; et pourtant...

Le Préfet de Région Ile-de-France a fait savoir à deux reprises par voix de presse que nos élus ont trouvé une solution au bouclage de l'A104 *en s'arrêtant à Achères..... dans une première phase.* (Cf. [Annexe n°2] Déclaration du Préfet de région IDF au blog du journal "Le Monde" du 21 juin 2011 et [Annexe n°3] Communiqué de presse du Préfet de région IDF "2ème comité de pilotage du territoire de projet Grand Paris "Confluence Seine Oise" le 6 juillet 2011)

Le Conseil Général des Yvelines délibère deux jours plus tard le 8 juillet pour lancer l'enquête publique de la liaison RD30-RD190, le CR analytique de cette délibération (Cf. [Annexe n°4] Compte rendu analytique N°929 Séance du vendredi 8 juillet 2011 (Extraits relatifs à la liaison RD30-RD190) relate les échanges entre élus et met en évidence:

- qu'un grand nombre de conseillers généraux s'inquiètent sur l'opportunité de lancer l'enquête publique de la liaison RD30-RD190 sans avoir obtenu l'engagement officiel de l'Etat. Le président Schmitz y déclare que la Ministre qu'il vient de rencontrer lui a promis que le Préfet allait ouvrir de nouvelles études.... Sept mois plus tard, l'enquête publique est lancée et nous ne savons pas si l'Etat s'engagera sur la réalisation de l'A104 à partir d'Achères et dans l'affirmative selon quel calendrier.
- que la probabilité de réalisation de la liaison de l'A104 en deux phases ne peut être écartée.
- que les élus ne sont pas d'accord sur le choix de retenir le tracé vert. Le débat public a étudié de nombreuses variantes de liaison de l'A104 entre Méry-sur-Oise et Orgeval. Aujourd'hui à partir d'Achères trois variantes de liaison restent juridiquement possibles : il s'agit des tracés vert, bleu et blanc (M. TAUTOU, conseiller général et vice-président, en charge de l'aménagement du territoire de la CA2RS, opte pour le tracé blanc).

L'étude d'impact (Pièce G page 377) indique que les études ont été menées en prenant en compte le "*Principe d'un échangeur complet dans la boucle entre l'A104 et la liaison départementale RD30-RD190, et d'un demi échangeur nord entre la RD 30 et l'A104 à Achères*".

Le port d'Achères est un port multimodal qui nécessite des accès à un réseau routier structurant, comme l'A104 et la RD-30; on peut s'étonner qu'un simple *demi échangeur orienté Nord* n'ait été prévu dans cette zone.

En effet, à quoi peut bien servir un demi échangeur orienté au Nord si ce n'est qu'à atteindre la liaison RD30-RD190 depuis une A104 qui s'arrêterait à Achères, au moins pour une première phase.

En résumé, ce dossier :

- *ne donne aucune indication sur les trafics qui seraient induits dans la boucle de Chanteloup et au-delà en cas d'arrêt l'A104 entre Achères et Orgeval,*
- *ne produit aucun engagement de l'Etat, ni même de visibilité sur la date d'un tel engagement. Ainsi on ne peut que craindre que cette liaison ne serve de facto de substitut à l'A104 pendant une longue période.*

Monsieur le Commissaire Enquêteur, ne pensez-vous pas que la seule alternative proposée du "on ne fait rien" ou "on fait la liaison et l'A104" est notoirement insuffisante ?

L'étude d'une variante prenant en compte le retard différé ou l'arrêt de l'A104 à Achères ne serait elle pas s'imposer a minima au titre d'un principe de précaution?

Variantes de calculs des trafics liés au péage:

Il n'est précisé nulle part quelle hypothèse a été prise en compte dans les études des trafics prévisionnels relativement au péage à l'accès à l'A104 (de Méry-sur-Oise à Orgeval).

Monsieur le Commissaire Enquêteur, pouvez-vous nous indiquer sur quelle hypothèse de péage l'étude des trafics a-t-elle été réalisée?

En adoptant cette hypothèse, le Conseil Général ne s'est-il pas engagé à la place de l'Etat?

L'étude des trafics n'aurait-elle pas dû prévoir une variante de calculs tenant compte du mode d'accès (public ou péage) à l'A104 qui sera décidé in fine par l'Etat?

Variantes de tracés:

Le dossier ne présente d'aucune étude alternative au tracé vert, alors que des alternatives (tracés blanc et vert) restent "juridiquement possibles".

Monsieur le Commissaire Enquêteur, pouvez-vous obtenir du conseil général les études des variantes alternatives au tracé vert?

Le réseau routier au service des transports en commun?

La boucle de Chanteloup est une enclave très mal desservie par les transports en commun, cette situation sera durable. L'étude du dossier nous conduit aux constats suivants:

Les trafics sont évalués en HPS et non HPM : pourquoi?

Le dossier fournit des informations de trafics en HPS (quantifiant les véhicules en Heure de Pointe le Soir). **Pourquoi les trafics ne sont-ils pas donnés en HPM (Pointe le Matin)?**

La pertinence de la question s'impose par l'analyse de la situation de saturation prévue en 2032. En effet, l'étude de trafics faite par le Conseil Général fait apparaître en 2032 une saturation importante des ponts (+40% par rapport à la situation actuelle) et de tous les réseaux principaux A104, A13, la plus part des RD de la boucle y compris la liaison RD30-RD190, voir ci-dessous (en rouge >90%).

Tests de trafic sur la liaison RD30-RD190

Saturation 2032 Scénario 3 – HPS – Taux de saturation (%)



Les habitants de la boucle constatent tous les jours que les difficultés de circulation sont plus importantes le matin que le soir.

Le projet défavorisera l'accès aux gares reliait au RER-E Eole

Le dossier ne fournit aucune information de l'impact de ce projet sur l'amélioration ou la détérioration de l'accessibilité des habitants de la boucle aux gares structurantes de Poissy et de "Vernouillet Verneuil" situées en rive gauche de la Seine.

L'étude des trafics, communiquée à la demande des associations, met en évidence une forte augmentation des saturations par rapport à la situation actuelle ; cette situation devrait rendre l'accès aux gares plus difficile.

Le trafic routier (bus et voitures) généré par le rabattement sur les gares structurantes a-t-il été quantifié (en particulier le matin) ? Si oui, quels sont les trafics prévus ?

Monsieur le Commissaire pouvez-vous obtenir des informations du Conseil Général indiquant l'impact de ce projet sur l'accessibilité des habitants aux gares structurantes de notre secteur ?

A l'occasion de l'enquête publique relative au projet de ZAC centralité de Carrières réalisée en mai puis septembre 2011, les trafics prévus en 2023 sur le pont de Poissy sont estimés à 4 810 HPS.

Ce trafic est jugé incompatible avec le dimensionnement du pont de Poissy pour permettre le rabattement des habitants vers la gare de Poissy. Deux scénarii ont été proposés pour permettre l'accès à la gare:

- Le premier prévoyait l'élargissement du Pont de Poissy,
- Le second, la mise en place d'une passerelle sur les piles de l'ancien pont de Triel (avec voies pour circulations douces et TCSP).

Monsieur le Commissaire Enquêteur, pourquoi l'élargissement du pont de Poissy n'est-il pas envisagée dans cette enquête?

Divers :

Le dossier mis à l'enquête publique fait état de deux accords obtenus préalablement à l'enquête publique :

- l'étude d'impact du dossier (pièce G, page 310) décrit l'étude des différentes variantes étudiées pour l'ouvrage de franchissement de la Seine. Le paragraphe en bas de la première colonne de la page 310 se termine par la phrase suivante : « *Tous les enjeux ayant été pris en compte, la variante 3 est retenue par la CA2RS et la commune d'Achères* ».
- les annexes du dossier comprennent un courrier du Préfet de la Région Ile-de-France (n°2011-8429/DRIEA), celui-ci demande au Conseil Général des Yvelines de se rapprocher des services de la DRIEA Ile-de-France afin de vérifier que les différents projets (liaison RD90/RD190/Pont d'Achères et autoroute A104) sont cohérents.

A notre connaissance, la CA2RS et la commune d'Achères n'ont jamais délibéré de ces points et aucun compte-rendu ne fait état de ces décisions.

De même, aucune preuve n'a été apportée quant à la comptabilité des projets liaison RD90/RD190/Pont d'Achères et autoroute A104.

Monsieur le commissaire enquêteur, avez-vous obtenu du Conseil Général des Yvelines copie de ces deux accords ?

Annexes remises à Mr le Commissaire Enquêteur :

[Annexe n°1] Protocole de l'OIN Seine-Aval Extraits "Infrastructures routières Pages 11 et 22-23

[Annexe n°2] Déclaration du Préfet de région IDF au blog du journal "Le Monde" du 21 juin 2011

[Annexe n°3] Communiqué de presse du Préfet de région IDF "2ème comité de pilotage du territoire de projet Grand Paris "Confluence Seine Oise" le 6 juillet 2011

[Annexe n°4] Compte rendu analytique N°929 Séance du vendredi 8 juillet 2011 (Extraits relatifs à la liaison RD30-RD190)

[Annexe n°5] Lettre adressée le 18 juin 2011 au Président du conseil général par le collectif

[Annexe n°6] Lettre adressée le 24 janvier 2012 par Madame le maire de Vernouillet

[Annexe n°7] Dossier de presse