

15/2/2012

Je suis membre d'une association, l'Adrup154, qui regroupe des habitants des communes de Médan, Villennes sur Seine, Orgeval vivant à proximité de la Rd154 2x1 voie, qui de la Rd113 donne accès à la boucle de Chanteloup par le pont de Triel.

Un objectif important de ce projet (liaison Rd 30/Rd 190) , soumis à enquête publique, est **d'améliorer la circulation** dans la Boucle de Chanteloup, et notamment sur le pont de Poissy.

La Boucle de Chanteloup- et la zone Confluence Seine /Oise font l'objet de programmes de développement économique et humain importants.

On citera : OIN / Ca 2rs avec le développement de l'habitat dans la Boucle et le projet Ecopole ,RFF avec la LNPN incluant le projet de gare à Achères , RFF avec EOLE , Ports de Paris avec les Ports de Triel et Achères.

Les points suivants sont abordés dans cette contribution

Point 1) L'objectif d'amélioration de la circulation dans la boucle, et en particulier autour du pont de Poissy, est il atteint ?

La réponse se trouve dans l'étude Egis , Tests de trafic sur la liaison RD30 ó RD190, Rapport d'étude en page 29/40.

« A l'horizon 2032, les trafics sont saturés sur la nouvelle liaison entre RD30 et RD190 . Le réseau de voirie départemental du secteur d'étude reste dans l'ensemble saturé. »

C'est ce que montrent clairement les cartes Annexes , en particulier Annexe 2 :Saturations et Annexe 4 :Cartes de trafic TMJ .

On notera que le TMJ sur le Pont de Poissy passerait de 27300 actuels à 47400 en 2032 avec la liaison (60 000 sans la liaison)

La réponse à la question est clairement non

Point 2) le même objectif serait il atteint en ajoutant l'effet A 104 passant dans la boucle et raccordé à Orgeval (tracé officiel actuel) ?

Les cartes TMJ 2032 montrent que dans ce cas , le trafic TMJ sur le pont de Poissy sera de l'ordre de 38000 contre 27300 actuels.

La réponse est encore négative (et ce malgré un A104 dont le débit se situe entre 100 et 140000 véhicules par jour)

Point 3) Commentaires

- il y a un tel écart, pour ce projet, entre les objectifs et les solutions, que l'on doit se reposer des questions, à la fois sur les objectifs et sur les solutions.

- l'objectif de développement de la zone, qui conduit à un quasi doublement de la circulation (+ 90%) en 20 ans est il réaliste ?

- un tel projet, qui sera déjà à un haut stade de saturation au moment de sa mise en route, s'inscrit-il dans la philosophie du développement durable ?

Point 4) Proposition

L'annulation de ce projet doit être accompagnée par la mise en place d'un groupe de travail pluri disciplinaire regroupant , dans un cadre à définir , la totalité des institutionnels concernés (indépendamment du financement) et les associations représentatives, et ayant pour objectif l'étude des circulations dans la zone géographique découlant de la géographie et de l'histoire , c'est-à-dire , grosso modo , un triangle dont le sommet serait Conflans et la base la ligne St Germain / Les Mureaux .

Cette proposition est faite par Adrup 154 depuis plusieurs années.

Point 5) Autres commentaires

- la réalisation , au moment de la Concertation , d'une étude préliminaire de Circulation , aurait sans doute permis de gagner du temps et de l'argent.
- plusieurs éléments ne semblent pas avoir été retenus dans le cadre de cette étude, par exemple :

- a) circulation de camions liée au Port d'Achères
- b) circulation de rabattement engendrée par la mise en place de EOLE
- c) le report modal.

Point 6) Conclusions

Ce projet de liaison, tel que présenté dans l'EP, ne correspond pas aux objectifs affichés ; il doit donc être rejeté.

Bechon / Adrup 154 Orgeval