

Madame **Gisèle FURLING**
124, rue de la Croix, 78670 VILLENES sur SEINE

Monsieur **Bernard BECHON**
50, rue de Bures, 78630 ORGEVAL

Monsieur **Jean-Luc NEVEU**
4, route du bois de Médan, 78630 MEDAN

à

Monsieur **Pierre BEDIER** président du Conseil Général des Yvelines
Monsieur **Jean BERGOUGNOUX** président de la CPDP Francilienne

Copies :

Monsieur **Jean-François RAYNAL** Conseiller Général Poissy Nord

Monsieur **Gilles FORRAY** Conseiller Général Poissy Sud

Monsieur **François GOURDON** Maire de Villennes sur Seine

Monsieur **Yannick TASSET** Maire d'Orgeval

Monsieur **Serge GOBLET** Maire de Médan

Objet : RD154 2 x 1 voie et liaison départementale Est-Ouest

Pièce jointe : historique de la RD154.

Le 29 juin 2006

Messieurs les Présidents,

1) Nous sommes riverains de la RD154. Vous comprendrez que nous sommes particulièrement concernés par le devenir de cet axe, notamment suite aux propositions orales et écrites qui ont été faites dans le cadre de la CPDP concernant le prolongement de la Francilienne et son raccordement à l'A13.

Lors de la réunion de la CPDP le 19 juin à Cergy est apparue officiellement la notion de « Déviation de Poissy », qui a fait l'objet de deux versions explicites et détaillées, celle du SPIM et celle de l'AUT.

L'expression « Déviation de Poissy » se recoupe parfaitement avec d'autres expressions telles que Liaison Est-Ouest, Liaison des deux ponts (Achères et Triel) et même la notion de drain utilisée par Monsieur CARDO le 19 juin à Cergy ou encore d'autres, toutes équivalentes. Pour parler clairement, il s'agit bel et bien d'un périphérique autour de St Germain et Poissy constitué, en partie, par le pont d'Achères, la liaison pont d'Achères / pont de Triel, le pont de Triel et enfin la RD154 avec son raccordement sur l'A13 par un échangeur quasi complet.

C'est ce projet de périphérique que nous appelons le projet « caché » à l'intérieur du document soumis à débat public sur le prolongement de la Francilienne.

2) Nous considérons que ce projet doit souscrire aux critères fixés à la CNDP et qui sont détaillés dans l'article 128 - 1 du code de l'environnement :

« Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la commission un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, les enjeux socio économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ».

L'objectif de cette liaison est il de s'arrêter sur un rond point à 2km au-delà du pont de Triel puisque au-delà, la RD154 n'est pas aménagée pour supporter un tel trafic.(voir pièce jointe)

3) Si la CPDP (et la CNDP) estime que ce projet « caché » ne fait pas partie du cadre du débat qui lui est demandé de mener, se poseraient alors deux questions :

- Pourquoi avoir alors autorisé la publication dans un document CPDP des deux solutions SPIM et AUT traitant très clairement de ce projet ?
- Quel serait alors le cadre institutionnel dans lequel devrait se mener le débat public concernant ce projet ? (une autre CPDP ? le Conseil général ? ...)

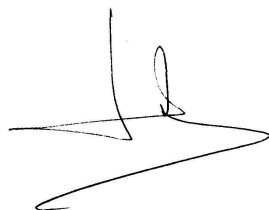
4) Globalement, nous avons l'impression qu'une opacité plus ou moins volontaire entoure ce projet « caché » et nous listons ci-après un certain nombre de déclarations, écrites et (ou) orales, le concernant :

- L'objectif du prolongement de la Francilienne qui est de délester les routes proches ne sera pas atteint pour la RD154 car elle fera partie de la liaison Est - Ouest qui soulagera à l'heure de pointe du soir le tronçon de Francilienne en direction de Cergy.
Voir le paragraphe « gains de temps et d'accessibilité pour les pôles d'activité » dans le document du maître d'ouvrage page 52.
- « Même avec le prolongement de la Francilienne, la liaison via la RD154 reste donc pertinente pour accéder à la boucle de Chanteloup ou rejoindre l'A13 depuis la rive gauche de la Seine ».
Cette réponse du maître d'ouvrage à la question N° 872 légitime les propos de Monsieur CARDO, Maire de Chanteloup, lors de la réunion du 19 juin à Cergy-Pontoise.
- Cette liaison départementale se substituerait, pour une part non négligeable, à l'A104 si celle-ci ne se réalisait pas.
Voir les propos de Monsieur RAYNAL, Conseiller Général, dans la restitution de la réunion du 2 mai à Poissy : « Le pont d'Achères réalisé, quand les aménagements de la 190 seront réalisés, c'est à dire 2x2 voies entre le pont de Poissy et l'usine et que vous aurez le CD154 (prolongement du pont à Triel) qui inévitablement sera obligé de devenir à 2x2 voies, **ce que nous refusons aujourd'hui**, ce contre lequel je me suis engagé.. »
Permettez nous ce commentaire : si cela doit arriver demain nous préférons le savoir aujourd'hui !

Toutes ces incohérences, ces imprécisions, l'absence de représentants du Conseil Général lors des réunions CPDP, le silence des maires concernés directement, nous conduisent à penser qu'il y a manque de clarté sur les objectifs stratégiques de ce périphérique et des implications qui en découleraient sur la RD154, axe qui nous concerne très directement.

Nous attendons de la CPDP - qui a en quelque sorte officialisé ce projet « caché » en présentant le 19 juin des variantes le concernant - et du Conseil Général des Yvelines qu'ils donnent aux citoyens les éclairages nécessaires pour pouvoir se déterminer.
Au cas contraire, nous demandons qu'une CPDP soit créée pour permettre un débat public sur ce projet de périphérique dit Déviation de Poissy. Nous espérons vivement la présence du Conseil Général le 6 juillet à Cergy.

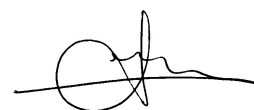
Veillez agréer, Messieurs, l'expression de notre considération.



Gisèle FURLING



Bernard BECHON

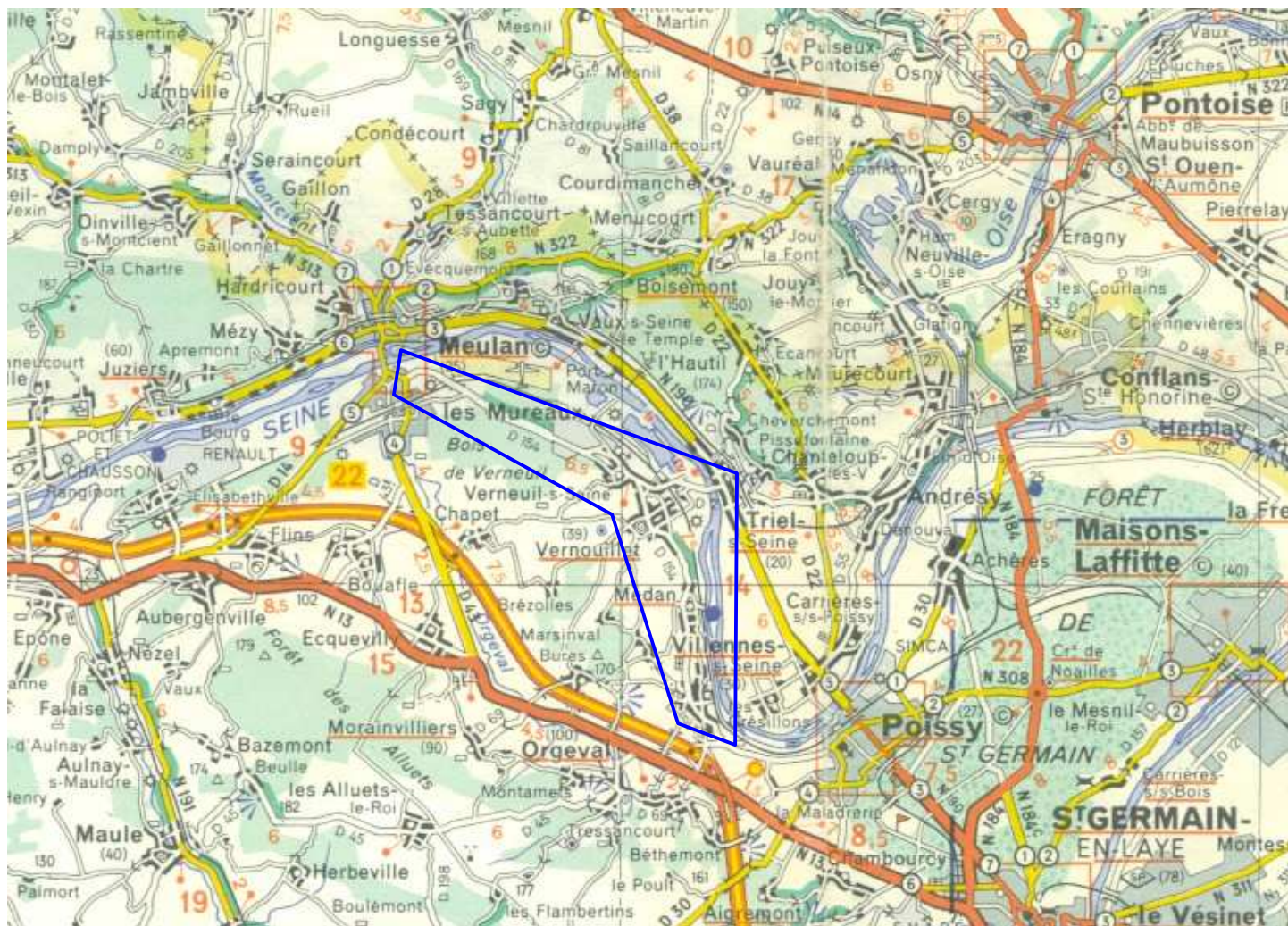


Jean-Luc NEVEU

- HISTORIQUE DE LA RD154 -

Comment tout a commencé

Il y a 30 ans, la RD154 était une route départementale, longeant la Seine en rive gauche à l'ouest de la boucle de Chanteloup qui reliait Villennes sur Seine aux Mureaux et donnait accès à l'ancien pont de Triel.



Carte Michelin « 150 KM autour de Paris » 1967

A cette époque, un tracé est retenu pour dévier les centres des villages de Villennes sur Seine et Médan.

Ce tracé est réalisé au début des années 1980.

Cette déviation part du pont sur l'A13 au nord-ouest d'Orgeval, suit la voirie existante jusqu'à Breteuil où l'emprise est totalement nouvelle puis suit un chemin limitrophe à Médan et Vernouillet pour rejoindre la RD154 à Vernouillet.

La déviation, appelée CD154, est ainsi réalisée sur Breteuil à moins de 100 mètres de la voirie communale et des habitations, sans aucunes protections des riverains ni aménagements des intersections créées avec la voirie existante.

Dans les centres villes de Villennes sur Seine et Médan, l'ancienne RD154 a été rebaptisée RD164 et le CD154 s'appelle désormais RD154.

1^{ère} réalisation : déviation de Villennes sur Seine et Médan

Réalisation RD154 2 x 1 voie

1984 => 7000 véhicules / jour
2000 => 10000 véhicules / jour



2^{nde} réalisation : nouveau pont de Triel

« Le franchissement de la Seine s'effectuera par un viaduc de 635 mètres de long permettant de relier le bassin de population constitué par la boucle de Chanteloup et les axes structurants A13 et A14. L'ensemble visera à faciliter les déplacements dans ce secteur et remplacer l'ancien pont devenu vieux et saturé ».

C'est en ces termes que fut annoncé le nouveau pont de Triel inauguré le 11 septembre 2003.

Réalisation RD154 2 x 2 voies
et nouveau pont de Triel

Zone impactée et laissée
dans l'état.

2004 => 16000 véhicules / jour



110



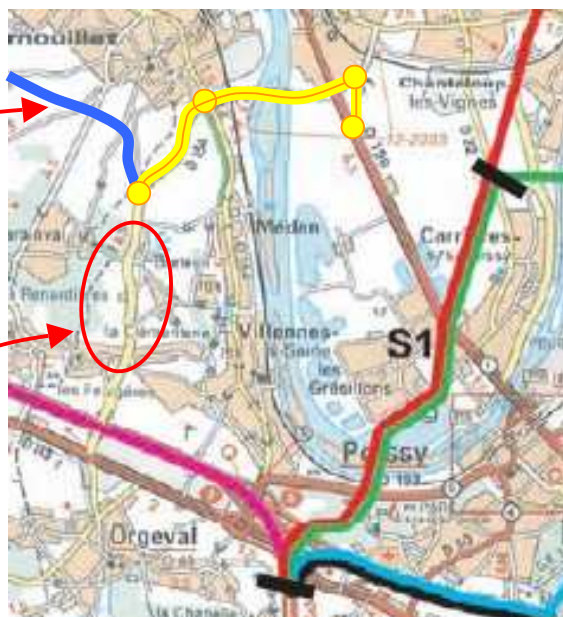
3^{ème} réalisation : déviation de Verneuil et Vernouillet

« La déviation de la RD154 de Verneuil et Vernouillet permettra de dévier le trafic actuel de la traversée de ces deux communes qui pourront alors se réappropriier la voirie locale ». C'est en ces termes que fut annoncée la nouvelle déviation prévue pour 2009.

RD154 2 x 1 voie à réaliser

Zone impactée et laissée dans l'état.

2020 => aucune prévision de trafic dans le dossier d'Enquête Publique



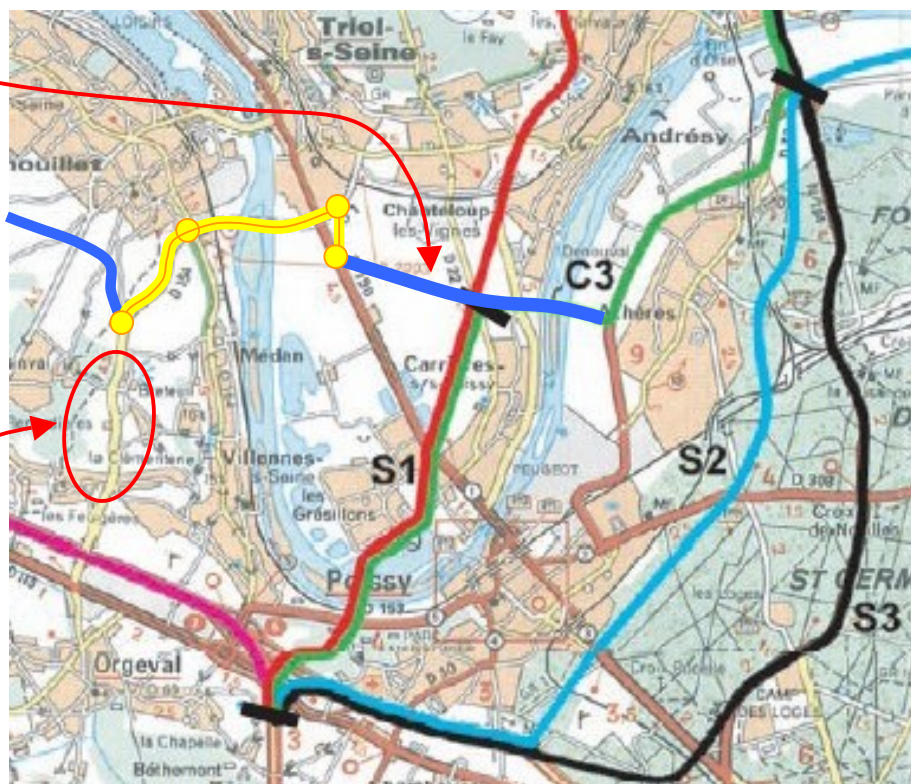
4^{ème} réalisation : liaison associée au pont de Triel

« La création d'une liaison RD190 / RD30 avec un nouveau franchissement de la Seine à l'Est de Poissy permettra d'assurer une continuité d'itinéraire routier Est - Ouest, de délester le pont de Poissy et d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup en vue de faciliter son développement économique ».

C'est en ces termes que fut adopté le 12 décembre 2003, le principe de cette liaison.

Liaison RD30 - RD190 à réaliser

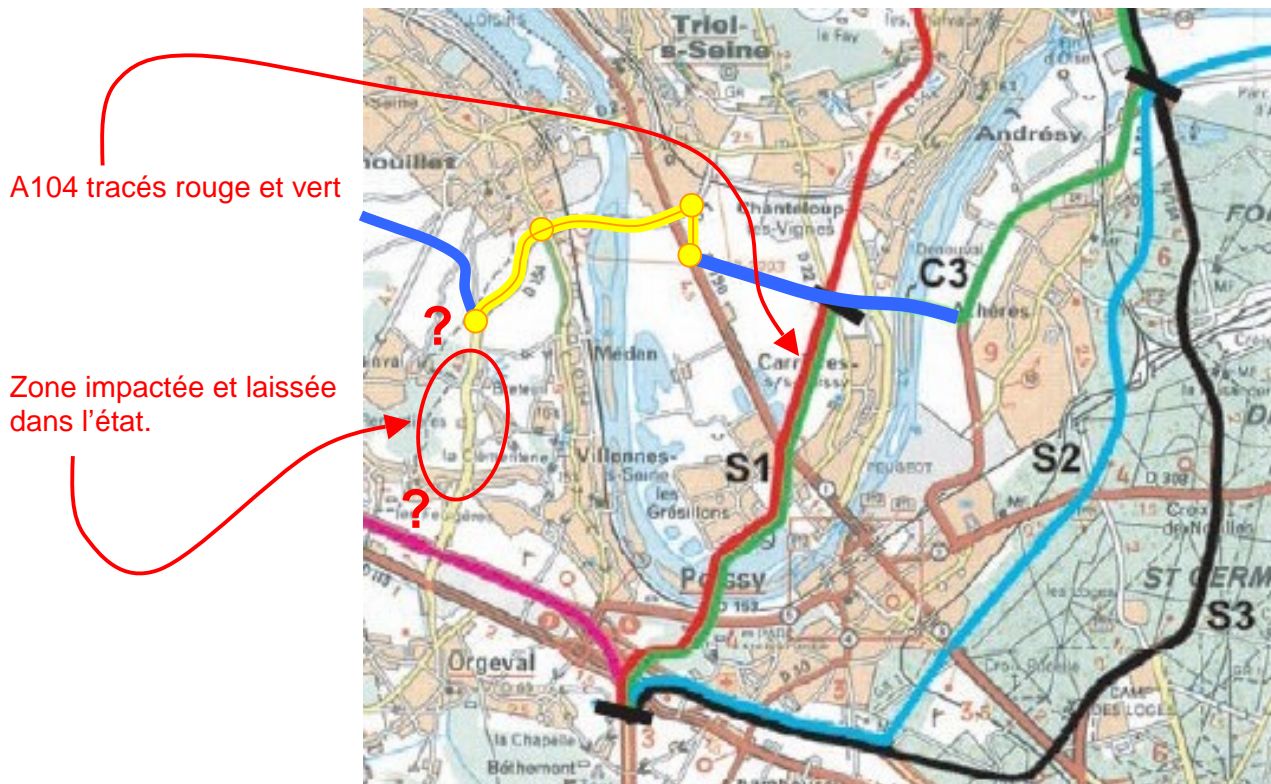
Zone impactée et laissée dans l'état.



5^{ème} réalisation : prolongement de l'A104

« Depuis Saint-Quentin-en-Yvelines, le projet permet de diminuer les temps de parcours vers les zones du nord-ouest de l'Île-de-France, mais de façon plus limitée à l'heure de pointe du soir en raison de la congestion du réseau routier. La desserte de Chanteloup par la liaison associée aux ponts de Triel et d'Achères, couplée à la traversée de la boucle par le prolongement de la Francilienne (scénarios rouge ou vert), permettrait d'améliorer les temps d'accès à cette zone ».

C'est en ces termes que le maître d'ouvrage de l'A104 qualifie la liaison départementale dans son document soumis au débat public.



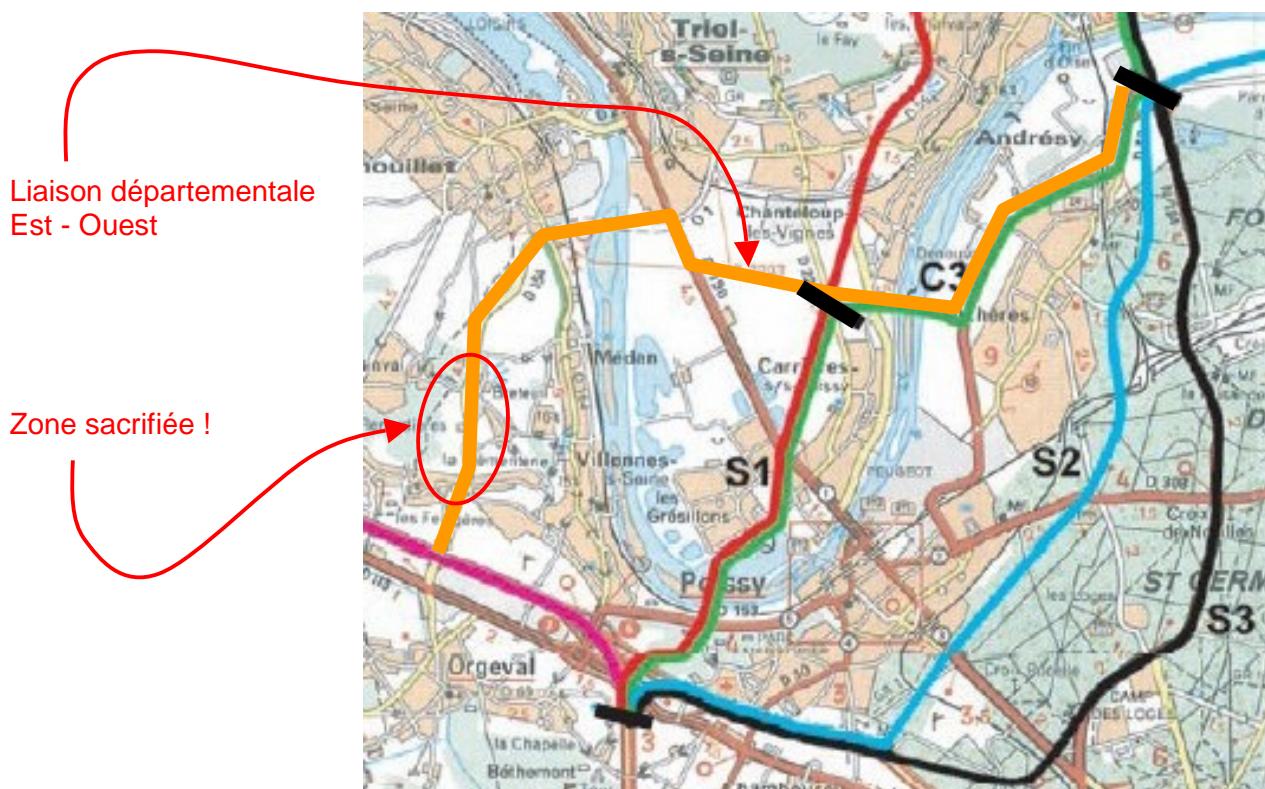
Le prolongement de l'A104, prévu pour décharger les routes proches, est donc délesté à l'heure de pointe du soir par certaines routes départementales !

« Même avec le prolongement de la Francilienne, la liaison via la RD154 reste donc pertinente pour accéder à la boucle de Chanteloup ou rejoindre l'A13 depuis la rive gauche de la Seine ». Réponse du maître d'ouvrage à la question N°72 répertoriée dans le thème Trafics, tracés, coûts, financements du débat public.

6^{ème} réalisation : abandon du prolongement de l'A104

« La liaison départementale Est - Ouest se substituera à la RN184 pour une part non négligeable et sa partie Ouest deviendra un boulevard périphérique pour Poissy ».

C'est en ces termes que nous synthétisons aujourd'hui le débat sur le prolongement de la Francilienne.



Après l'A13 et la RD113, les quartiers des Feugères et du Tremblay seraient définitivement exilés d'Orgeval, leur commune !

Après la Seine et l'A13, les communes de Médan et Villennes sur Seine seraient définitivement encerclées !

Médan, une des plus petites superficies communales des Yvelines, sacrifierait 30% de son territoire !

Merci, de penser à nous !